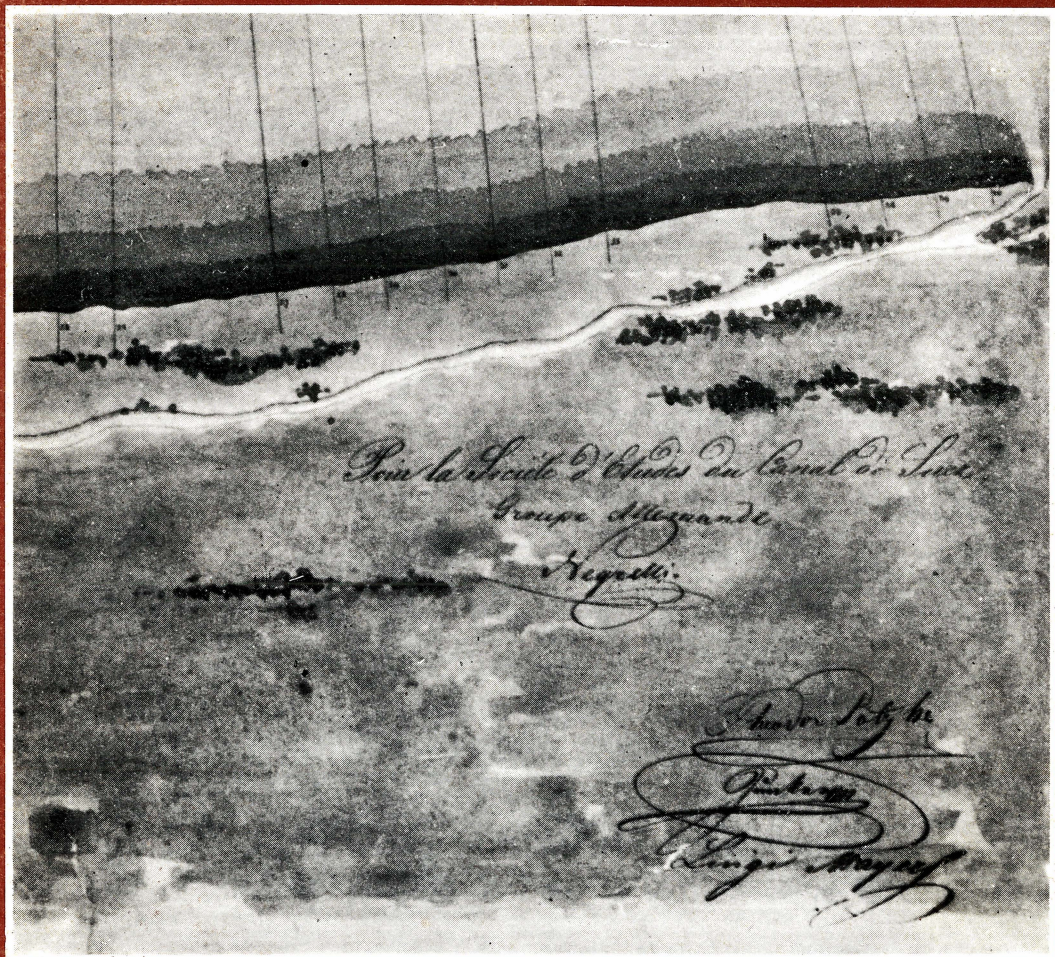




LUIGI NEGRELLI IL CANALE DI SUEZ

1869 - 1969

In sovraccoperta:

Particolare di elaborato tecnico, recante, nell'originale, la firma autografa di Luigi Negrelli. Anno 1847. (Biblioteca Nazionale Austriaca di Vienna).

COLLANA DI MONOGRAFIE
EDITA DALLA SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE

XIX

GUALTIERO ADAMI - OLIVA ALGARDI - UMBERTO CORSINI
VITTORIO ZIGNOLI

LUIGI NEGRELLI

IL CANALE DI SUEZ

1869 - 1969

SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE

TRENTO

Via Rosmini, 40

LUIGI NEGRELLI
IL CANALE DI SUEZ
1869 - 1969

COLLANA DI MONOGRAFIE
EDITA DALLA SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE

XIX

GUALTIERO ADAMI - OLIVA ALGARDI - UMBERTO CORSINI
VITTORIO ZIGNOLI

LUIGI NEGRELLI
IL CANALE DI SUEZ

1869 - 1969

SOCIETÀ DI STUDI TARENTINI DI SCIENZE STORICHE
TRENTO
Via Rosmini, 40

La Società di Studi Trentini di Scienze Storiche ha accolto ben volentieri il suggerimento e l'invito della Provincia Autonoma di Trento — Assessorato alle Attività Culturali — di pubblicare nella propria Collana di Monografie, che si accompagna alla « Rivista di Studi Trentini », una raccolta di studi e memorie su Luigi Negrelli e sul Canale di Suez, in occasione del centesimo anniversario dell'apertura della via di congiunzione diretta tra il Mare Mediterraneo e il Mar Rosso.

La Società, che è tanto validamente sostenuta dalla Provincia, ritenne che l'invito ad essa rivolto fosse testimonianza della considerazione e della stima con cui è seguita l'opera che la Società stessa svolge negli studi illustranti la storia di questa nostra terra trentina, alla quale Luigi Negrelli si sentì sempre legato e alla quale ritornò in momenti difficili della sua vita. E perciò, nella volontà di collaborazione tra Enti pubblici e istituzioni culturali, — sempre più auspicabile per il progresso morale oltre che materiale, della nostra, come di tutte le comunità umane, la Società di Studi Trentini di Scienze Storiche è ben lieta di corrispondere con questo suo volume al fattivo interessamento che la Provincia Autonoma di Trento nutre nei confronti della cultura e della storia in particolare.

Luigi Negrelli ha dato la sua opera all'Italia, al Trentino, ai Paesi di lingua tedesca, alla Svizzera; ma le sue capacità scientifiche e tecniche sono state altresì rivolte alla grande impresa del lavoro umano che interessò l'Europa intera e il continente africano e i paesi dell'Oriente.

La realizzazione del Canale di Suez trascinò con sé, sin dal tempo della progettazione, grossi problemi, non soltanto tecnici, ma anche economici e finanziari e politici; particolarmente pesanti questi ultimi in quell'Europa del secolo XIX nella quale l'equilibrio di potenze, militari ed economiche, costituiva ancora il metodo di soluzione delle questioni internazionali, in luogo di quella integrazione degli Stati e di quella unità europea che è oggi nei voti e nelle aspirazioni di sempre più larga parte dei popoli.

È documentato che Luigi Negrelli non vide nella realizzazione del Canale di Suez solo un disegno tecnico ed economico e che egli si ispirava non solo ai vantaggi materiali che ne sarebbero derivati, ma che al di là di ciò intravedeva il raggiungimento di finalità più ampie e superiori, di ordine spirituale, di civiltà, di commerci culturali estendentisi a sempre più larghe zone della terra e a maggior numero di umane comunità. E per queste finalità egli operava.

È sembrato opportuno perciò accogliere in questa raccolta di studi riguardante Luigi Negrelli e il Canale di Suez, quattro contributi che hanno per argomento questioni diverse, ma complementari, biografiche, tecnico-economiche, politiche e di prospettive ideali ed umane.

L'ing. Gualtiero Adami, con l'amore che da decenni rivolge alla figura del Negrelli, ne ha tracciato la vita e le opere. Il chiar. prof. Vittorio Zignoli, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti al Politecnico di Torino, ha esposto problemi e soluzioni tecniche ed eco-

nomiche del Canale, dalla progettazione ad oggi, ed ha aperto uno squarcio di visione sul futuro dello stesso. La prof. avv. Oliva Algardi, libera docente incaricata di diritto industriale nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Firenze, ha rievocato la visione idealistica di Luigi Negrelli e le prospettive che l'800 si prefigurava per il Canale di Suez.

Ai tre illustri studiosi la Società rivolge il più vivo ringraziamento per il loro contributo.

Chi scrive, ha potuto, sulla scorta di nuovi documenti, recare qualche elemento di più ampia conoscenza dei problemi politici che il progetto del Canale di Suez ha sollevato tra il 1842 e il 1858 presso il governo di Vienna (della Vienna di quel tempo in cui intorno ad essa ruotava la grande politica e la grande diplomazia europea) fino al momento in cui l'Impero Asburgico stretto dalle complicazioni internazionali decise che la realizzazione del Canale non era nei suoi desideri.

Malgrado l'opera, criticamente fondata su un copioso apparato documentativo, del Sammarco, crediamo che ulteriori ricerche siano opportune e alla conoscenza della questione del Canale, in genere, e a quella dell'opera svolta dal Negrelli. Questo volume della Società di Studi Trentini di Scienze Storiche non ha altra pretesa che quella di recare un contributo all'una e all'altra indagine.

prof. UMBERTO CORSINI
Presidente della Società di Studi Trentini
di Scienze Storiche

Dr. Ing. GUALTIERO ADAMI

L'INGEGNERE LUIGI NEGRELLI

Tutti coloro che, con Cesare Battisti e Ottone Brentari alla testa, si accinsero, con amore, allo studio della vita e delle opere di Luigi Negrelli (ed oggidì son già molti in Italia), si trovarono ben presto di fronte ad un colosso in fatto di bontà e di nobiltà d'animo, nonché di dirittura morale assoluta, e ciò ancor prima di scorgere in lui l'uomo di genio e di scienza. Chiunque tra di essi si è posto il quesito di ciò che egli avrebbe potuto fare ancora per l'Umanità, ove la morte non lo avesse rapito prima del compimento di sessant'anni di età.

Il Dott. Casimiro Bosio di Verona, immediatamente dopo la morte di lui, rese la seguente testimonianza, a pag. 104, nell'albo dell'Abate Dottor Gaetano Sorgato (Padova 1858):

« Il Negrelli univa in sé tutte le qualità del vero cittadino e cristiano, compassionevole di cuore, era sensibile alle altrui disgrazie; molte lagrime egli asciugò, ed a quanti in coscienza potuto, prestò protezione e sussidio. Amava in particolare, di un amore più che da figliolo, la sua terra natale: Primiero. Come pubblico magistrato, tre doti eminenti lo distinguevano: un giusto criterio che non gli permetteva mai di ingannarsi nelle massime generali; un colpo d'occhio sicuro, per cui nelle opere d'arte sapeva orientarsi all'istante;

una energia e un coraggio che non indietreggiavano dinanzi a qualsiasi pericolo: per siffatte doti, e per le pratiche ed estese sue cognizioni, il Negrelli appartenne a quella eletta schiera d'ingegneri che onorarono l'Italia, ed il cui nome suona glorioso in Europa. Collega ed emulo di Paleocapa, dei Francesconi e dei Ghega, la sua memoria durerà imperitura ».

È questo certamente il più bel ritratto che un illustre suo contemporaneo poteva offrirci di lui, che albergò un'anima profondamente schiettamente italiana, già quando nessuno osava ancor sperare in un'Italia unita.

Senonché, poco tempo dopo la sua prematura morte, quando gli allori che gli erano stati predestinati per il progetto del Canale di Suez, caddero immediatamente sulla testa del finanziere francese Ferdinando de Lesseps, per troppi anni gli Italiani si dimenticarono affatto di Lui. Perfino le nostre migliori Enciclopedie, copiando supinamente da quelle straniere, attribuirono — anche in linea tecnica — ogni merito ed ogni gloria al de Lesseps!

Tale dimenticanza durò fino al 1895, quando per primo il Prof. Ottone Brentari imprese a rivendicarne la fama e l'italianità.

A lui nel 1912 seguirono, nel Trentino, il martire Cesare Battisti ed il dott. in sc. mat. Ing. Emilio Giacomo Benuzzi di Dro. Il Benuzzi poi (1848-1933) combatté strenuamente, fino alla morte, per la piena rivendicazione all'Italia dei meriti insigni, dell'italianità di lui, e, ai suoi discendenti, di quanto fu sottratto al nostro negli ultimi istanti della sua nobilissima vita.

L'Ing. Benuzzi, di patriottica famiglia, ebbe uno zio paterno che visse a Verona, nel periodo dal 1848 al 1855, in grande dimestichezza col Negrelli, e ne conobbe a fondo il

pensiero. Ciò gli consentì di rendere, tra il 1910 ed il 1933, ripetute testimonianze, verbali e scritte, dei sentimenti di lui, del suo temperamento schiettamente italiano, e della vigile premura con cui, a Verona, cercava di giovare ai patrioti perseguitati, valendosi della grande considerazione in cui era tenuto dal Governatore Feldmaresciallo Radetzky.

Il Benuzzi, galantuomo e tecnico valente, non ristette mai dal combattere con grande amore e con disinteresse, quale continuatore dell'opera di Cesare Battisti, perché in Italia tutti sapessero a chi si doveva, in prima linea, la nuova via mondiale, aperta col taglio dell'Istmo di Suez, e fosse resa giustizia al Negrelli, almeno nelle persone dei suoi discendenti.

Il Benuzzi non si tenne contento nemmeno quando, dopo la nota lapide collocata, per merito suo, sulla casa natale di Fiera di Primiero (il 30 aprile 1913), ne vide il monumento (1930) in Piazza Dante a Trento. La morte, di fatto, lo colse a Dro, a 85 anni, mentre ancor lavorava per ottenere il collocamento di lapidi nei porti di Bari e Brindisi, che additassero i meriti del Negrelli ai nostri emigranti verso l'Oriente.

Il benemerito pubblicista e patriota prof. Ottone Brenzani, pure molto operò per risvegliare negli Italiani la memoria di Luigi Negrelli, quale grande italiano ed ingegnere, offrendone un'ulteriore irrefrangibile testimonianza in uno studio pubblicato su « Italia Bella » (Milano, 1913).

Quale riprova della genuina italianità del nostro grande ingegnere, sta l'eccezionale impulso che egli diede alle costruzioni stradali, ferroviarie, idrauliche e telegrafiche del Lombardo-Veneto, durante il periodo dal 1848 al 1855, periodo in cui fu Capo della nuova « Direzione Superiore dei LL.PP. » a Verona. E tanta fu la sua premura nell'adoperar-

si in tutti i modi per alleviare la sorte degli Italiani soggetti all'Austria, e nel far spendere troppo all'erario austriaco per essi (così almeno dicevano a Vienna), ch'egli nel 1855, si vide inopinatamente destituito e richiamato a Vienna, in seguito a maligne insinuazioni degli alti papaveri aulici, che mal vedevano la generale profonda stima e la grande popolarità ch'egli si era conquistato tra i suoi connazionali.

Grande stima e sincera amicizia per il Negrelli, nutrono pure patriotti e sommi scienziati della tempra del Paleocapa, del Lombardini e di molti altri ancora, cui tanto deve il Risorgimento italiano.

D'animo profondamente buono ed oggettivo, il Negrelli, per conseguire l'approvazione del suo geniale progetto esecutivo del Canale di Suez, cercò anzitutto l'appoggio e l'aiuto delle Camere di Commercio Italiane, e, nella stessa guisa, dei maggiori scienziati italiani del tempo, lavorò per la causa dei popoli, con assoluto disintesse personale, non facendo mai questione di guadagno per sé, tanto che, com'è notorio, perfino i più vicini a lui approfittarono delle preclari sue doti e della sua costante buona fede.

Nel Trentino si è avuto pure larga occasione di ammirare nel Negrelli l'uomo forte, integro, di scienza e di azione, sprezzante della camaleontica burocrazia austriaca centralizzatrice dei suoi tempi, contro la quale, specie da Verona, aveva strenuamente combattuto, a viso aperto, fino ad assicurare, — in un primo tempo — piena autonomia a quel suo alto Ufficio, solito com'era di affermare che burocrazia e politica non potevano che compromettere l'esito dell'opera creativa dei tecnici.

Ammirato molto è stato il coraggio con cui il Negrelli, tanto nella Svizzera, quanto a Verona, aveva grandemente elevato, con l'opera propria e con l'esempio, il prestigio ed il

rendimento dei delicati ed importanti suoi Uffici, eliminandovi le esistenze naufragate, gli ufficiali esonerati ed ivi ricoverati, nonché gli aristocratici e ciò anche nel caso dell'esistenza di forti raccomandazioni da parte delle più spiccate Autorità della scomparsa Monarchia.

Un tale uomo, anche se mortificato dall'iniquo provvedimento aulico del 1855, che lo colpì profondamente, ma cui, del resto, Francesco Giuseppe I pose personalmente e quasi immediatamente riparo, partecipandoglielo egli stesso (il che, a quei tempi, significava formale presentazione di scuse), un tale uomo, ripetiamo, non può essersi abbattuto fino al punto di affermare, in un soliloquio dell'ultima notte passata al Palazzo Giusti del Giardino di Verona (di cui narra un suo tardo nipote, allora non ancor nato), di essere visuto indarno!

Certo è che, quale funzionario dello Stato, dovette essere alieno dalle pubbliche manifestazioni politiche, per le quali, però, il suo intenso professionale lavoro di tecnico appassionato, non gli avrebbe lasciato un solo minuto di tempo. Ed è pur certo ch'egli, nelle grandi occasioni, dovesse vestire la divisa di alto funzionario austriaco, con le cospicue onorificenze che gli eran piovute da più Paesi.

Ma che vuol dire questo, specie se si ponga mente ai tempi in cui egli visse ed operò? Eppure: proprio la continua visione di un suo ritratto in uniforme, l'unico a suo tempo divulgato dai suoi ammiratori, gli alienò le simpatie anche di qualche tecnico trentino, che, conoscendolo solo superficialmente, nel 1913, fece di tutto per impedire al locale Collegio degli Ingegneri, il collocamento della nota lapide sulla casa natale di Fiera di Primiero, su quella casa che egli, ove avesse fatto fortuna, avrebbe voluto « sempre aperta alla più larga ospitalità ».

Purtroppo allora, di lui non esisteva in Italia che la riproduzione d'un ritratto ad olio, di cattivo gusto, in divisa austriaca, esageratamente stretta alla cintola, privo di somiglianza, dono dei suoi 113 funzionari, a Verona, nel dì del suo onomastico del 1852.

Nel 1853, nella stessa occasione, gli presentarono un busto in marmo, opera dello scultore Fraccaroli, pure in divisa.

Per questo, con le indagini del 1927 si scoprì a Vienna un suo bel ritratto in borghese, regalo fatto alla figlia Maria dal Ministro francese Poincarè, e che fu tosto riprodotto a Trento, e pubblicato per la prima volta dalla Società di Studi Trentini.

Fu così che il Negrelli non ricomparve più, in Italia, in divisa austriaca; ciò che, incredibile a dirsi, giovò molto a farlo entrare nelle simpatie d'un maggior numero di Italiani.

Le sembianze del Negrelli in questa incisione, rinvenuta presso la figlia Maria, ci dimostrano un'ineffabile bonomia di stampo prettamente italiano.

Giova inoltre ricordare quanto grande fu la sua tenerezza verso i vecchi genitori, alla cui morte pubblicò a Praga, a 52 anni, e insieme con gli altri tre fratelli, una lunga commovente « partecipazione », in bella lingua italiana (ristampata a Trento nel 1932) in cui si legge, tra l'altro, che ambedue, non potendo sopravvivere l'un l'altro, morirono a cinque giorni di distanza, nel 1851, « nell'avita terra di Primiero, da cui mai si erano allontanati ». Segue, pure in bel-l'italiano, un'ispirata « Preghiera per i Genitori defunti ».

Anche da ciò emerge la caratteristica appartenenza alla nostra nazione del grande ingegnere, che aveva scelto per motto: « Fedele al dovere, fermo nel diritto ».

Tutto ciò ci è parso di dover rammentare, data la spic-

cata tendenza che vi è nel Nord, sia in occasione di manifestazioni, sia in pubblicazioni, di considerare il nostro grande Negrelli solo quale « austriaco » e, da ultimo, addirittura quale « tedesco », ciò che assolutamente non fu.

Non se ne capisce poi perché, dal momento che a nessuno è mai passato per la mente di appellare « tedeschi » gli ingegneri Ermenegildo Francesconi e Carlo Ghega, di Venezia, pure celebri per le loro costruzioni ferroviarie nella Boemia, nell'Austria Inferiore e nella Stiria; solo il Nostro, nato pure in terra italiana, e che, a differenza dei primi, tanto operò per l'Italia, oltreché per il mondo, è stato, di recente, fatto passare, quale « tedesco » a tutti gli effetti, perfino dallo scrittore Nikolaus Negrelli, da lui discendente, stabilitosi nell'Austria Superiore, proprio così come altri Negrelli vivono in Spagna, senza che, per questo, il Capostipite possa diventare anche spagnolo.

Senonché anche questo Nikolaus nulla ha potuto dimostrare; egli anzi non è proprio ben chiaro nei riguardi della nazionalità del suo grande bisnonno, giacché in altri capoversi del suo bel volume, lo appella anche « Tirolese del sud », « Austriaco » e « celebre Trentino », laddove riconosce ed esalta la sua felicità quando poteva rivedere la sua Patria, e non spiega perché mai fu mandato a studiare a Feltre, presso un Serafino Pastorini che egli appella « odiatore » dell'Austria, aggiungendo che nulla sapeva di cose tedesche; ci narra poi che a Primiero e Feltre, dove Luigi fu fino al suo diciannovesimo anno di età, si parlava solo italiano; accenna al suo temperamento tutt'altro che tedesco, e dice che il « Süd Tirol », pur essendo soggetto all'Austria, appariva italiano sotto ogni aspetto, e, per dimostrarcelo, accenna perfino alle ghirlande di biancheria da finestra a finestra e ai canti di battaglia patriottici italiani.

L'attaccamento dei funzionari italiani a Negrelli era tanto grande che si manifestava in ogni occasione, e quando fu creata a Verona una nuova Direzione dell'esercizio delle ferrovie da lui progettate e costruite, quelli che verso il 1852 dovettero abbandonare il loro alto ufficio, gli offrirono, in occasione del suo onomastico, un busto in grandezza naturale, in marmo di Carrara, opera, come si disse, del celebre scultore Fraccaroli, accompagnandolo con un cordiale indirizzo firmato da tutti i partenti.

* * *

Facciamo ora seguire un succinto « Curriculum vitae » di Luigi Negrelli.

Egli nacque a Fiera di Primiero il 23 gennaio 1799, da Angelo Michele fu Nicolò e da Elisabetta Würtemberg di Tonadico, cui, di tedesco, non era rimasto che il cognome. Apprendiamo infatti, dal M.R. Decano di Primiero, che la famiglia Würtemberg si era trasferita dalla Pusteria a Primiero, fin dalla prima metà del 1700, alle dipendenze dei Conti Welsberg. Dai registri decanali appare chiaro che, quando nacque la madre di Luigi Negrelli, il 24 ottobre 1763, la famiglia era già italianizzata, giacché i Würtemberg avevano tutti sposato donne italiane di antiche famiglie della conca di Primiero. In linea maschile, i Würtemberg si sono estinti già da qualche anno.

Compiuti gli studi nel 1819, il Negrelli fu assunto presso la Direzione Edile Provinciale, del Tirolo, dove trovò un eccellente Maestro, nell'ingegner Giuseppe Duile (1776-1863) e, nel 1820, vi superò gli esami di Stato, in più rami dell'ingegneria. Nello stesso 1820 attese ad importanti opere idrauliche a Zierl, nel Tirolo.

Nel 1821 passò in Pusteria ed indi nella Val d'Adige, per il rilievo di gravi danni alluvionali e per l'approntamento di progetti delle future difese e misure di prevenzione.

Nel 1822 prese parte a lavori sull'Inn, alla costruzione di un grande ponte, e della strada dell'Arlberg.

Nel 1823 diresse una delle Sezioni tecniche per il progetto ed i lavori della strada Verona-Brennero, con diramazione per Valle Pusteria, fino a Dobbiaco.

Nel 1824, dopo aver lavorato l'inverno a Trento, dove la sua presenza nella migliore società era molto ambita, passò a Bludenz e Feldkirch, ed indi all'Arlberg e nella Val Venosta per rilievi inerenti a quella strada maestra.

Nel 1825, diresse la prima delle Sezioni tecniche per le ricerche idrografiche, per i rilievi topografici e per gli studi nell'interesse della sistemazione del fiume Reno, dal confine del Liechtenstein fino al lago di Costanza. Fu pure inviato a Rovereto per i lavori della strada della Vallarsa. Presiedette in seguito a tutte le costruzioni del Vorarlberg, ed in modo speciale a tutte quelle del Reno, quale sostituto dell'Ingegnere Capo per quella regione.

Intraprese allora un viaggio a Vienna, per lo studio dei vantaggi e delle modalità dell'adozione del ferro nella costruzione dei ponti. Passò indi a Presburgo e a Bruna, dove conobbe l'ingegnere Schnirch, inventore dei ponti a catene, nonché altri eminenti tecnici, e studiò i vari sistemi di manutenzioni stradali ivi usati, raccogliendo, come di consueto e dappertutto, abbondanti dati tecnici.

Nello stesso 1825, dopo larga messe di studi e di esperienze, riprese il suo posto in Bregenz. Negli anni 1829-1830, coadiuvò l'ingegnere Duile nella costruzione della strada da Dobbiaco a Potestagno a Cortina d'Ampezzo - Cadore, attraverso il passo di Cima Banche (m. 1522 s.l.d.m.).

La soda sua cultura, la prontezza, la versatilità del suo alto ingegno, al pari dell'esito sicuro e brillante dei lavori da lui concepiti, avevano già richiamato l'attenzione della Svizzera, che lo volle spesso quale consulente, e, nel 1832, gli offerse la carica di Ispettore di tutti i lavori del Cantone di S. Gallo, a condizioni molto vantaggiose.

Con l'adesione di Francesco I, datagli dopo reiterate tergiversazioni e molto a malincuore, poté accettare ed assumere, nel settembre 1832, l'alta carica, estesasi grado grado anche ai Cantoni Finitimi, che si contendevano la illuminata instancabile sua opera.

Nel 1838 fu chiamato a Zurigo quale Ingegnere Capo di quella fiorente « Società Mercantile », presso la quale continuò la sua attività.

Fra gli svariati lavori ivi promossi, vi fu il ponte del « Duomo », sul fiume Limat, nell'ambito del piano regolatore di Zurigo, per il quale gli fu coniata una medaglia d'oro, con dedica molto lusinghiera.

Veniva ivi generalmente consultato dal Consiglio, perfino in materia di architettura, e pure sentito in affari doganali ed inerenti la sistemazione dei pesi e delle misure.

Nel 1836 intraprese un viaggio attraverso Francia, Inghilterra e Belgio, per lo studio delle prime costruzioni ferroviarie, interessandosi di tutto ciò che lo circondava: paese e persone; scienza e politica; teatro ed arte; e raccogliendo copioso materiale per il progresso delle scienze tecniche.

Nel 1839 fu mandato, quale Commissario Federale, nei Cantoni di Uri, Ticino e Vallese, per l'accertamento di danni alluvionali; fu poi a capo, quale direttore tecnico, della Commissione per la sistemazione del fiume Linth.

Merito suo principale d'allora è però l'aver ideata, nel 1839, la prima ferrovia svizzera, costruita sul suo progetto,



Luigi Negrelli.

da Zurigo a Basilea, cui dovevano seguire la Zurigo - Romans, la Zurigo - Coira e la Basilea - Baden Baden.

Nel 1840 ebbe due chiamate dall'Austria: una a dirigere la Direzione Edile Provinciale di Innsbruck, e l'altra dalla Società della Ferrovia Ferdinando I (del Nord) la prima costruita in Austria dal veneziano ingegnere Francesconi.

Preferì questa Società, e lasciò la Svizzera carico di onorificenze, di attestazioni di lode e di stima.

Quale Ispettore Generale della cennata ferrovia del Nord (1840-1842), il Negrelli sviluppò grande e multiforme attività nello studio di nuove linee e nella direzione di grandi lavori, già da altri progettati, e si deve a Lui l'apertura della linea Vienna - Olmütz.

Nel 1843 il Württemberg invocava l'opera sua per la revisione e coordinazione di un progetto generale di linee ferroviarie. I suoi pareri e progetti, concernenti pure gli allacciamenti con le ferrovie della Baviera e del Baden, furono senz'altro accettati.

Il Governo austriaco, istituì, nel 1842, la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, affidata al noto ingegnere Ermenegildo Francesconi di Venezia (1795-1862); questi chiamò subito a sé, quali collaboratori, il nostro Negrelli e l'ing. Carlo Ghega (1802-1860) di Venezia.

Al Negrelli toccò la progettazione e la direzione delle Ferrovie del Nord della ex-monarchia: da Olmütz a Praga, e a Bodenbach, e da Bruna a Trübau (Moravia). Queste sorsero sotto l'impulso e la direzione di lui che, per conto dell'Austria, curò pure, da esperto diplomatico, le difficili trattative ed allacciamenti verso Dresda e Oderberg, con i governi sassone e slesiano, dai quali ebbe riconoscimento ed altre onoreficenze.

Nel contempo, il Nostro continuava ad occuparsi dei problemi ferroviari svizzeri, promuovendo, nel 1845, l'inizio dei lavori della Zurigo-Basilea, da lui progettata fino dal 1839.

Sentiva profondamente le gioie del suo lavoro, proficuo per l'umanità, giacché, in lettere dirette alla moglie parla, tra l'altro, della commozione provata nel guidare il primo treno su nuove linee, e nell'assistere, come per esempio a Praga, all'esplosione di gioia da parte delle popolazioni in festa. Più di una volta scrisse di aver versato lacrime di gioia, ciò che ci testimonia ancora la squisita sensibilità dell'animo suo, nutrito di latin sangue gentile.

Nel 1846 diresse il tracciato, ed in seguito compilò pure il progetto delle ferrovie della Galizia, da Bochnia a Leopoli e Brody, e da Leopoli a Czernowitz (Bucovnia), dove personalmente studiò il terreno.

Nel 1847 fu chiamato presso il governo di Sassonia, per un'inchiesta sul ponte della Valle del Götsch, e, insieme con l'ingegner de Paoli di Monaco, studiò e dettò le modalità per il proseguimento di quella grandiosa costruzione. Nel 1848, quando a Vienna fu creato un Dicastero per i LL.PP., il Negrelli fu chiamato a dirigerne la prima Sezione (da noi: « Direzione Generale »).

Cessato presto il primo ministero de Baumgartner, egli ebbe l'onorifico incarico di consegnare il Ministero al successore, con cui, però, si trovò presto a disagio, perché elemento retrogrado sotto ogni riguardo.

Accettò ancor nel 1848, la carica di Commissario Ministeriale per il Lombardo Veneto, e si trasferì a Verona. Trovò ivi grandi devastazioni, per gli avvenimenti bellici, ed assenza dei funzionari.

Mercé la sua prudenza, l'attività, il tatto ed il contegno conciliativo, che in lui erano divenuti una seconda natura,

in breve tempo, tutte le comunicazioni furono riattivate ed arricchite di nuovi imponenti manufatti (per es.: il noto viadotto di Desenzano, distrutto dall'ultima guerra). Già alla fine del 1848, inaugurò l'esercizio della ferrovia Verona - Mestre.

Nel 1849, a 50 anni, fu promosso Capo della nuova Direzione Superiore dei Lavori di strade, acque, ferrovie e telegrafi, istituita allora in Verona, e, per i suoi alti meriti, ebbe l'ordine della Corona Ferrea, e fu creato Cavaliere dell'Impero (titolo nobiliare) col predicato di « Mold - Elba », in memoria di uno dei suoi tanti progetti per il canale fra Moldava ed Elba, e per il ponte alla confluenza dei due fiumi.

Diresse la costruzione delle linee Verona - Vicenza; Verona - Mantova; Brescia - Bergamo; Milano - Treviglio; Mestre - Casarsa e Mestre - Treviso.

Nel 1850 fu nominato Presidente della Commissione Internazionale per la Navigazione sul Pò, e, nel 1852, Commissario per la Ferrovia Centrale nell'Italia Media.

Nel 1853, progettò la linea Verona - Trento - Bolzano, dopo aver coraggiosamente posto mano ai tre grandi drizzagni del fiume Adige: Centa, Nomi-Volano e Marco.

L'attività svolta in pro dei monumenti di Verona (vi salvò, tra l'altro, l'arco dei Gavi), gli procurò la nomina a Membro dell'Accademia delle Belle Arti di Venezia.

Per i suoi lavori in Italia, divenne membro dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, delle Accademie di Verona, Udine, Pistoia e dell'Ateneo di Bergamo.

L'Ing. Negrelli, ad onta dei numerosi e gravi suoi impegni, non mancò di tenersi costantemente informato di quanto, da anni, si vociferava, in Europa, circa il proposito del « Taglio dell'Istmo di Suez ».

* * *

La storia degli studi e dei tentativi per il taglio dell'Istmo di Suez si perde nella notte dei tempi. Per saperne qualche cosa Negrelli dovette risalire ai lontani millenni della civiltà egiziana. Allora fu ripetutamente pensato alla colossale impresa della creazione di un'uscita dal Mediterraneo verso l'Oriente, col quale gli antichi Egiziani erano già legati dai loro traffici. Ne fa fede Erodoto, fiorito nel cuore del sec. V a.C. e conosciuto quale critico coscienzioso.

Negrelli non si meravigliò, del resto, che proprio gli antichi Egiziani avessero potuto ideare una siffatta impresa, dato che i monumenti grandiosi che seppero erigere, imponenti così per mole, come per architettura, stanno ancora oggidì a dimostrare, dopo millenni e millenni, che essi possedettero degli eminenti tecnici.

In tempi più recenti, chi si accorse della grande importanza di questo mare fu l'Inghilterra, prima nazione marinara che si impossessò di Gibilterra, delle Isole di Malta e del Mare Ionio. Ma il Mediterraneo, fino al secolo passato, era rimasto un vicolo cieco per i navigatori. Una lingua di terra, larga non più di 150 chilometri, li costringeva a giri viziosi di migliaia di chilometri, e ad esporsi ad ogni sorta di pericoli, tra cui non ultime le febbri perniciose e le epidemie della zona equatoriale. Molti e da tempo avevano compreso che il taglio di terra, detto Suez, dal Porto del Mar Rosso, avrebbe iniziato una nuova era, così nella politica, come per il commercio mondiale, poiché la congiunzione dei due mari, Mediterraneo e Rosso, avrebbe abbreviato talmente la durata della navigazione tra l'Europa e le Indie, che il prezzo delle merci provenienti dall'Oriente, (caffè, tè, zucchero, cotone e seta), sarebbe sceso a una terza parte della misura

d'un tempo. Già si erano intravvisti gli immensi vantaggi che all'umanità intera sarebbero venuti dal taglio dell'Istmo di Suez, fra cui la civilizzazione di tutto l'Oriente.

Ma già nel lontano passato Ramsete II (1310-1244 a.C.) avrebbe ideato l'apertura di un canale fra il Nilo e il Mar Rosso.

A lui seguì Neco (609-595 a.C.) che riprese i lavori del Canale. Narra Erodoto che in tali lavori perdettero la vita 120.000 operai. L'opera, poi, fu sospesa per tema che il canale potesse aprire l'Egitto agli stranieri.

Un nuovo tentativo fu fatto da re Dario dei Persiani (521-485 a.C.): ma solo Tolomeo Filadelfo compì (nel 280 il canale che da lui prese il nome. Il suo tracciato nulla aveva però a che vedere con quello studiato nel 1840-1847 dal Negrelli, poiché si staccava dal ramo di Pelusio del Nilo (lontano dal delta), tagliava i laghi Amari e giungeva fino ad Assina, città della parte nord del Golfo Arabico.

Al tempo dei romani fu Traiano che riaprì quel canale, interratosi nel frattempo, probabilmente perché mai proprio compiuto del tutto. Vi aggiunse anzi un nuovo ramo che sboccava nel Nilo presso Menfi ed al quale diede il suo nome (Amnis Trajanus).

Anche gli Arabi, ai tempi del Califfo Omar, avevano tentato la stessa impresa, quando, in seguito ad una terribile carestia, furono costretti a creare una via d'acqua per il trasporto del grano dall'Egitto fino a Medina e Mecca, nell'Arabia. Il suo successore, però, ne ordinò, trent'anni dopo, il rinterro in seguito a questioni sorte fra i due Paesi.

Nel secolo XV la Serenissima, minacciata nei suoi fiorenti commerci, intese pure procedere al taglio dell'Istmo, ma dovette ben presto abbandonare l'iniziativa.

Da quell'epoca l'Egitto e la sua importanza quale stazione di passaggio verso l'Asia, caddero per parecchio tempo, nell'oblio, e ciò ad onta che illuminati uomini di Stato, come ad esempio Colbert, tenessero sempre presenti i vecchi piani, ripresi in seguito dal Direttorio della Repubblica Francese che, nell'aprile 1798, ordinò al Generale Napoleone Bonaparte la conquista dell'Egitto ed il taglio dell'Istmo di Suez, con lo scopo precipuo di abbattere dalle sue fondamenta la potenza della Gran Bretagna. Da tempo Napoleone teneva per fermo che sarebbe bastata tale impresa per il raggiungimento dello scopo. L'ordine del Direttorio di Parigi gli ingiungeva nientemeno che di assicurare alla Francia il pieno possesso del Mar Rosso, distruggendovi tutte le piazzeforti dell'Inghilterra che avrebbe poi dovuto essere scacciata da tutti i suoi possessi dell'Oriente. Ma l'ardito piano non riuscì per il noto fallimento dell'impresa d'Egitto. Difficoltà per il taglio dell'Istmo avevano sollevato anche gli ingegneri francesi che ritenevano che fra i due mari esistesse un dislivello da 8 a 10 metri, ciò che Negrelli poi smentì.

* * *

Tutto rimase così insoluto fino al 1840, quando l'Egitto attirò su di sé gli sguardi dell'Europa, in linea sia politica, sia scientifica. Tra Francia ed Inghilterra era frattanto rinata una certa amicizia, laddove la Turchia si trovava in condizioni tali da dover sottostare alle decisioni delle potenze occidentali. Pareva quindi che si potesse por mano alla grande opera.

In quel torno di tempo della questione del Canale avevano ripreso ad occuparsi i seguaci di Saint Simon (Sansimonisti) fondatori di quel socialismo utopistico, che si proponeva di rigenerare il mondo mediante il lavoro. A Saint

Simon successe l'ing. Prospero Enfantin che, nel giugno 1845, indirizzò un memoriale alle maggiori Case commerciali di Francia, Austria ed Italia, in cui espose tutto ciò che era stato ideato e fatto fino allora, e propose la fondazione d'una Società fra tutte le Nazioni, per studiare e realizzare la grande impresa del taglio dell'Istmo, ritenuta d'interesse universale.

Tutte le vicende esposte fin qui erano state controllate da Luigi Negrelli che, fin dal 1838, aveva indagato e studiato tutto ciò che si riferiva all'impresa stessa, grazie alla sua instancabile attività, ad onta delle molteplici sue occupazioni in tutti i campi della tecnica, e delle gravi cure impostegli dal governo dei suoi alti uffici.

Nel novembre 1846 nacque a Parigi la « Société d'études du Canal de Suez », voluta da Prospero Enfantin, con l'intervento di molte eminenti personalità della scienza, della finanza e della politica di tutti i Paesi d'Europa, alla quale il Negrelli, dopo il benestare del Metternich e del Kuebeck, che allora dominavano in Austria, aderì tosto con entusiasmo, giacché siffatta Società appariva rivestita di quel carattere cosmopolita che egli aveva sempre auspicato.

Gli uomini, cui ricorse Enfantin, godevano rinomanza nel mondo degli affari, o in quello della tecnica, come G. B. Arlès-Dufour, di Parigi, e Alberto Dufour-Feronce di Lipsia, autorevoli esponenti dell'industria francese e tedesca. Tra i tecnici: gli ingegneri Roberto Stephenson, inglese (figlio di Giorgio, inventore della locomotiva), Paolo Talabot, francese, Luigi Negrelli, italiano.

Il Negrelli aveva pressoché compiuti i suoi studi per il Canale, quando sopraggiunse Ferdinando de Lesseps, amico del Vice Re d'Egitto, Said-Pascià, cui a Parigi era stato maestro d'equitazione, e stretto parente di Eugenia moglie di Napoleone III.

Come tale, aveva potuto bene informarsi delle vicende e delle lotte inerenti il già lungo lavoro del Negrelli.

Dapprima fu favorevole alla « Società degli Studi », e propenso ad intervenire presso il Vice Re, per sollecitare una regolare concessione dei lavori, da approvarsi da parte della Sublime Porta. In realtà, però, mirava segretamente a soppiantare la « Società degli Studi », per liberarsi dalle rispettive influenti ed oneste personalità, eccezion fatta per il Negrelli, di cui aveva compreso l'indispensabilità, e fondare, come fondò: la *Commissione Internazionale*, che fosse a lui, quasi in tutto soggetta.

Chiamò a farvi parte le maggiori Autorità dei vari Paesi interessati, primo fra tutti il Negrelli. Presso il Vice Re agì, però, in nome proprio, poiché a differenza del Negrelli che vedeva nella realizzazione del Canale soltanto un grande beneficio per il mondo intero, egli, (come è emerso più tardi da certe lettere confidenziali), vedeva nell'impresa anche interessi personali, ciò che non poco indignò il Negrelli, quando si accorse dello strano contegno.

Troppo lungo sarebbe qui l'espore tutte le ulteriori vicende della preparazione della grande impresa, nonché tutte le lotte strenuamente e vittoriosamente sostenute dal Negrelli, per portare in porto il suo geniale progetto, combattuto specie dalla storica gelosia degli Inglesi, che avrebbero preferito una ferrovia, certamente molto meno utile, ma tutta in loro possesso.

Senonché, intanto maturavano a Vienna le celate gelosie e persecuzioni degli ambienti aulici, contro il Negrelli, da tutti invidiato per le sue alte qualità ed i suoi brillanti successi, persecuzioni che, — nel settembre 1855 —, giunsero all'esonero dell'ingegner Luigi Negrelli dalla sua alta carica.

Né il governatore Radetzky, vecchio ormai ed all'oscuro di tutto, né Negrelli, del pari costernato, seppero lì per lì rendersi conto delle cause dell'ingiusto provvedimento.

Di carattere forte, il Negrelli decise di prendersi un breve riposo nel natio Primiero ed indi di rientrare a Vienna. Lo storico suo, professore univers. ing. A. Birk, che un po' a modo suo, ne scrisse, in due volumi, la biografia (togliendo troppo da note fuggevoli, fatte da Negrelli nei più disparati momenti, spesso come è logico, anche di profondo sconforto, della sua movimentata vita) consultando, dopo il 1918, gli archivi segreti austriaci, accertò che Negrelli era stato vittima del suo sentire, nobile e retto fino allo scrupolo, e di tutto quanto egli, pur non contravvenendo ai suoi doveri di funzionario, perché galantuomo nato, aveva fatto di bene alle popolazioni del Lombardo-Veneto.

Si trattò di una serie di maligne insinuazioni, fatte giungere fino al giovane Imperatore, e da principio credute.

Il 27 ottobre 1855, il Negrelli lasciò, con la famiglia, pieno d'amarezza e desideroso solo di riposo, Verona, confortato però da infinite, cordiali dimostrazioni di stima di massimi esponenti dell'intera Regione.

D'altro canto, gli sorrideva il pensiero di poter dedicare ora tutte le sue cure e forze alla questione del Canale di Suez, per aprire una nuova strada al commercio mondiale, che non poteva che consistere, secondo lui, in una diretta comunicazione tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano, lungo il Mar Rosso.

Benché troppo vasto fosse stato il suo campo d'azione, tuttavia, egli ebbe tanta forza di volontà e di lavoro, da potersi dedicare, fin dal 1840, ad uno studio serio e profondo del problema del Canale di Suez.

Il Negrelli, conscio delle ragioni di carattere commerciale, tecnico e politico, che spingevano ad abbreviare la linea delle Indie, ebbe in merito, fin dall'inizio dei suoi studi, idee chiare e sicure nei riguardi delle possibilità della soluzione dell'arduo e annoso problema.

Egli aveva individuato, già nel 1846, la sola cagione del ritardo dei lavori del canale, e messo in rilievo il contrasto acuto tra Francia e Inghilterra, in merito scrisse: « Questa, gelosa del monopolio, quasi esclusivo, acquistato negli Oceani Atlantico e Indiano, ha sempre voluto stabilire una congiunzione, attraverso l'Istmo, per mezzo di una ferrovia, mentre la Francia ha sempre insistito sul tracciato di un canale navigabile, anche per le grandi navi delle Indie Orientali ».

La questione aveva però destato da tempo l'interesse di tutte le Nazioni, specie degli Stati Italiani, dell'Austria e della Germania.

Tutte le più spiccate personalità della scienza, della finanza, e della politica, che si occuparono della questione del Canale, compresi Said Pascià e Ferdinando de Lesseps, hanno sempre riconosciuto, anche con molti scritti, che alla testa di tutte, per capacità e competenza, stava Luigi Negrelli, per cui tutti nutrivano grande e profonda ammirazione.

L'autore di un rilevante articolo, comparso il 26 luglio 1856, sulla nota « Illustrazione » di Lipsia, comincia con l'affermazione che « quando il discorso cade sulla questione del Canale di Suez, si pensa tosto, sia pure involontariamente, al Cavalier Negrelli », che di questa importantissima impresa, aveva fatto, fin dal 1840, lo scopo principale della sua vita.

Di fronte a tutte le difficoltà e le opposizioni, incontrate ed anche solo intravviste, egli cercò, fin dal 1844, di gua-

dagnare alla sua giusta causa gli interessi di autorevoli personalità, fermo sempre nel concetto che il Canale di Suez doveva essere un'opera di utilità comune a tutta l'Europa, così che occorreva fossero poste da parte le rivalità delle potenze interessate.

Egli si proponeva di tracciare un segno di pace sul globo terraqueo; un tratto d'unione fra due parti del vecchio mondo: l'Oriente e l'Occidente, in forma di un nuovo mare.

I membri della Società degli studi del Canale di Suez — della cui fondazione già si disse — furono divisi in tre gruppi: francese, italo-austro-tedesco, inglese. Ogni gruppo contava dieci membri con a capo un ingegnere. Quali ingegneri del primo e terzo erano Paolino Talabot e Roberto Stephenson. Fondo: 50.000 franchi per gruppo. Il celebre finanziere Dufour Feronce, di Lipsia, facente parte della Società, osservò subito che il secondo gruppo aveva un solo uomo degno di stare a lato dei due precitati, e che, anzi, per molti aspetti li superava: Luigi Negrelli.

Dopo maturi studi, non fu accettato nessuno dei progetti di massima esistenti (Lepère, Talabot, Linant, Mougel e Barrault), perché la maggioranza, di fronte alle esposizioni del Negrelli, riconobbe la necessità di una indagine sistematica in Egitto, dopo i lavori preparatori di geodeti, sul terreno.

Quattro dei dieci membri del gruppo italo-austro-tedesco (il primo costituito) erano, oltre il Negrelli, italiano, la Camera di Commercio di Venezia, e la Camera di Commercio, il Lloyd e il Comune di Trieste.

Negrelli e Dufour non cessarono dall'insistere, perché anche gli altri due gruppi si muovessero con minore lentezza, e, quando questi fecero sapere che, solo nell'agosto o settembre del 1847, avrebbero potuto recarsi in Egitto, Negrel-

li e Dufour ne furono tanto indignati, che Dufour manifestò il comune sentimento ad Enfantin, il 23 febbraio 1847, scrivendo, tra l'altro: « È evidente che solo Negrelli ed io abbiamo preso sul serio l'atto firmato presso di Voi. Talabot si è assunto una grande responsabilità non adempiendo agli impegni presi. In data 18 corrente, Negrelli mi ha scritto che attende con impazienza i crediti che Vi ha chiesto per la sua piccola spedizione ».

E replicò, il 10 marzo 1847, in termini veramente pepati. Finalmente, il 25 di questo mese, la squadra degli ingegneri del gruppo italo-austro-tedesco, munita delle istruzioni del Negrelli e di ottimi strumenti geodetici, poté imbarcarsi a Trieste per Alessandria, dove giunse il 3 aprile.

Gli Ingegneri tornarono a Vienna il 1° agosto 1847, dopo aver esaurito bene il compito loro assegnato, asserendo di non aver mai incontrato nessuna delle gravi difficoltà accampate dai malintenzionati, ma di avere invece ritratto la convinzione che il Canale era eseguibile, come aveva previsto il Negrelli.

Gli ingegneri francesi andarono in Egitto appena nel settembre 1847, e i loro rilievi diedero pure ragione alla tesi del Negrelli, che, cioè, fra i due mari da congiunger non esisteva che un dislivello irrilevante.

Restava solo che gli Inglesi eseguissero la loro parte di lavoro: i rilievi sulla costa del Mar Rosso. Senonché, lo Stephenson dichiarò che era inutile intraprendere un tal viaggio, dato che negli archivi dell'Ammiragliato Britannico esistevano buone carte di quella regione.

Ad onta che i rilievi del Negrelli e del Talabot avessero dimostrato che il taglio dell'Istmo era attuabile, i tre ingegneri Capogruppi ritennero indispensabile uno studio col-

lettivo del terreno, molto sollecitato da Negrelli, che all'uopo fece approntare una casetta al Cairo.

Ma Stephenson e Talabot accamparono gravi impegni per rimandare il viaggio.

Il gruppo italo-tedesco-austriaco insisteva, perché Negrelli intraprendesse il viaggio da solo, ma egli — per non destar gelosie —, rifiutò.

Intanto scoppiò a Parigi ed a Vienna la rivoluzione del 1848, con moti e guerre pure in Italia, cosicché, come è logico, l'attività della Società degli Studi subì un arresto, dipeso inoltre dalla morte (1849) di Mohammed Ali, favorevole al taglio dell'Istmo.

A questi successi Abbas, ligio all'Inghilterra, la quale poté così accentuare la sua ostilità contro il canale e inviare in Egitto lo Stephenson per l'esecuzione del progetto della ferrovia.

Sarebbe troppo lungo riferire qui gli interventi di Enfantin, Dufour e Negrelli contro siffatto modo di agire, che furono molto energici.

Nel 1854 morì Abbas e gli successe Said Pascià, già educato a Parigi, fautore della civiltà europea e punto soggetto agli Inglesi. E con lui entra in scena Ferdinando de Lesseps (n. 1805) che era stato suo maestro di ginnastica ed equitazione, quando era console francese in Egitto, e che quindi godeva la sua amicizia.

Il de Lesseps fu uomo di grande forza fisica, di ottima preparazione sportiva e di modi distinti. Amico di Enfantin ed in relazione con i principali membri della Società degli Studi, egli era al corrente dei lavori e dei tentativi di essa. Scrisse all'Enfantin offrendosi di recarsi in Egitto da Said Pascià, per ottenere, a favore della Società stessa, la concessione per la costruzione del Canale.

Inutile il soggiungere che i membri della « Società » furono ben lieti di poterli conferire un tale incarico e fornirgli i documenti ed informazioni di ogni genere. Ancora nell'ottobre 1854, il de Lesseps, congedatosi da Enfantin e Talabot, partì per l'Egitto.

Il 30 novembre 1854, ottenne dal suo amico Said, la adeguata provvisoria concessione di cui comunicò tosto copia, ai membri della Società, che pubblicarono la lieta notizia. Il 19 maggio 1855, il de Lesseps conseguì la concessione definitiva. Già prima aveva scritto loro che sarebbe tornato a Parigi entro il 15 gennaio 1855, per gettare — insieme con loro — le basi del grande affare, ma che frattanto prendessero pure tutte le iniziative ritenute all'uopo di utilità.

Senonché, mentre attivamente lavoravano in Europa, e studiavano la costituzione di una « Compagnia Universale del Canale di Suez », il de Lesseps cessò dal dare loro ulteriori segni di vita, e subentrò una interruzione delle relazioni anche epistolari.

Il de Lesseps ritornò a Parigi, ma la situazione apparve poco chiara, tanto che il Negrelli e il Dufour, che dapprima si erano rallegrati per il successo dei passi fatti dal de Lesseps, cominciarono a dubitare e a deplorare che la concessione fosse stata fatta ad un uomo, anziché alla Società.

Essi si lusingavano, però, che i Francesi tenessero fede al contratto del 1846, pur avendo non poche preoccupazioni sul de Lesseps, il quale ormai vedeva il taglio di Suez come un'impresa di carattere e prestigio personale, appellandola, in lettere ai familiari, « questione decisiva per il suo avvenire », e dichiarando che voleva « tenere da solo tutti i fili del grande affare, senza accettare condizioni da chicchessia ».

La Sublime Porta, però, sotto la pressione dell'Inghilterra, sempre più ostile, non ratificò la concessione del Vice Re Said, cui il de Lesseps, prima di rientrare a Parigi, aveva consegnato un progetto di massima del canale, degli ingegneri francesi Linant e Mougel, da tempo al servizio del governo d'Egitto, ed espresso il parere che esso dovesse essere sottoposto al giudizio di una Commissione internazionale di eminenti ingegneri per stabilire quale delle due linee dovesse essere prescelta. Si trattava di quella diretta, del Negrelli, e di quella degli altri, sostenuta anche da Talabot, molto più lunga, da Suez al Cairo, e di qui, attraverso il Nilo, fino ad Alessandria.

Il 4 maggio 1855 il de Lesseps, comunicò al barone de Bruck, influente Ministro austriaco, che S.A.R. Said aveva fatto iscrivere il suo nome e quello del « Signor de Negrelli », tra i fondatori della sua impresa, « la quale non può trovare protettori più illustri e più potenti del Ministro austriaco e del celebre ingegnere della Lombardia e del Veneto ».

Il Ministro rispose significativamente, esprimendo la speranza che S.A.R. dimostrasse eguale bontà verso gli altri membri fondatori della Società degli Studi.

Ma ormai il de Lesseps non pensava più a questa. Il Negrelli, pieno di risentimento, scrisse da Parigi (il 9 settembre 1855) al Ministro del Commercio, de Toggenburg, a Vienna: « Un accomodamento con quest'uomo eccentrico viene tentato. Se dovesse fallire, noi abbiamo stabilito di abbandonarlo a se stesso e di cercare i mezzi per trasformare la Società di Studi in Società di esecuzione, sulla base del noto contratto del 1846 ».

Il Negrelli pose di fatti tutto il suo impegno per promuovere un'intesa fra la Società e il de Lesseps. Fu però

l'unica volta questa, che trattative del Negrelli — ottimo e fine diplomatico — fallirono per l'ostinazione, finalmente, ben compresa da tutti, del de Lesseps. Aggiungasi a ciò il dissidio sorto fra Infantin e Talabot, che aspiravano entrambi alla direzione della Società.

Solo il gruppo capeggiato dal Negrelli aveva dunque fornito un lavoro serio e proficuo e fatto tutto il possibile per potenziare la Società degli Studi.

Il de Lesseps, che nella Società vedeva un grosso ostacolo ai suoi piani, valendosi nel frattempo della concessione personalmente avuta, anche se non ratificata, aveva deciso di contrapporre alla Società una « Commissione Internazionale » ed insistentemente pregato il Negrelli di volerne far parte.

Il Negrelli, desideroso solo di veder presto attuato il progetto da lui tanto studiato, e avuta l'adesione della Società degli Studi, con i cui membri si tenne sempre in cordiali rapporti, accettò l'invito. Non si verificava quindi affatto quanto affermò in seguito il de Lesseps nelle sue memorie; che, cioè, le sue spiegazioni sul modo di procedere di Infantin e Talabot abbiano indotto il Negrelli — uomo di carattere integro — a voltare le spalle alla Società che fu mantenuta in vita, appunto nel dubbio che gli sforzi del de Lesseps dovessero fallire.

Anche il Ministro, barone de Bruck, si mantenne fedele alla Società di Studi, ed ai suoi diritti, ma scrisse tuttavia al de Lesseps che approvava, che il « Signor de Negrelli » facesse parte della « Commissione » da proporre al Vice Re, e si recasse in Egitto insieme con lui, quando gli ingegneri del Vice Re avessero compiuti i lavori loro assegnati. Soggiunse che, solo dopo il ritorno dall'Egitto, sarebbe stato trattato dell'organizzazione finanziaria e ammi-



La tomba di Luigi Negrelli.

nistrativa della « Società Internazionale per l'esecuzione del Canale ».

Della Commissione Internazionale fecero parte gli uomini più competenti delle varie Nazioni di Europa; tra cui il Negrelli e Paleocapa, Ministro dei LL.PP. del Piemonte. Quale Presidente fu scelto il Paleocapa, che, però, per ragioni di salute, non accettò, così che fu eletto Conrad, rappresentante dei Paesi Bassi.

Essa si riunì per la prima volta, a Parigi, il 30 ottobre 1855, disponendo uno studio sul posto dell'Istmo, per accertare tutte le difficoltà tecniche da superare, e quale dei tracciati proposti doveva essere preferito.

Passò indi ad Alessandria, dove era attesa dagli ingegneri Linant, Mougèl e Larousse; quest'ultimo aveva preparato uno studio dei fondali della baia di Pelusio. Compiuti lì i suoi rilievi, proseguì per Suez, dove giunse il 16 dicembre 1855 e si trattenne cinque giorni, per l'esame dei fondali di quel Golfo, e per determinare la direzione e l'ubicazione dello sbocco del canale.

Il 21 dicembre la Commissione lasciò Suez, per l'ispezione del terreno da attraversare, seguendo dapprima le tracce del canale dei Faraoni e dei Tolomei, da tempo interrato. Dopo quattro giorni la Commissione arrivò ai laghi Amari ed al Lago Timsah, a metà del percorso, che riconobbe adatto quale porto-rifugio interno. Il 26 dicembre raggiunse il punto più alto del terreno, dove i futuri scavi avrebbero dovuto essere spinti fino alla profondità di circa 20 metri.

Lungo il percorso, incontrò notevoli resti delle antiche civiltà egiziane e larghe tracce di fango del Nilo. Alla sera toccò il Lago di Menzalèh, che si estende quasi fino al Mediterraneo. La sera del seguente 27 dicembre, giunse alle rovine della biblica Magdal, e qui, dalla configurazione e

dalla natura del terreno, poté accertare, con soddisfazione, che i venti dominanti non sono tanto forti da spostare le sabbie del deserto, come si era dapprima temuto.

In seguito, la Commissione dedicò altri tre giorni allo studio della Baia di Pelusio, volta verso nord-est, limitata da una stretta duna che aveva conservato ubicazione e forma pressoché stabili. Con l'ausilio dell'esito dei sondaggi praticativi, da francesi e da italiani, ricavò molti particolari, atti a sfatare le precedenti opinioni degli oppositori, ed a dimostrare che quel punto era il più adatto per l'incisione del canale e pure per crearvi un adeguato porto che divenne poi « Porto Said ». Anche il regime dei venti fu riconosciuto ivi favorevole. Unico timore: la mobilità della sabbia presso la sponda con i venti di nord-est e di nord-ovest.

Il Negrelli ed il Paleocapa (che all'uopo compilò le sue « Considerazioni sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei porti dell'Adriatico, applicate allo stabilimento di un porto nella rada di Pelusio », che pubblicò nel « Giornale dell'ingegnere », di Milano, il 4.6.1856), stabilirono però che spingendo la bocca del canale fino agli strati di fango del Nilo, coprenti il fondo del mare, accompagnata, ben s'intende, da adeguate arginazioni, le coste della Siria e delle isole di Cipro, Rodi e Scarpanto, potevano fornire ottimi materiali.

Il 31 dicembre 1855 la Commissione tornò ad Alessandria di dove, il 3 gennaio 1856, fece pervenire al Vicerè la propria relazione di massima, che dava pienamente ragione al Negrelli, consigliando l'apertura di un canale diretto da Pelusio a Suez, senza conche, attuabile senza le temute difficoltà insormontabili, con i porti di Pelusio e Suez, più che adeguati all'esigenza della navigazione.

Costo: 200 milioni di franchi.

Dopo questo chiaro rapporto il Vicerè emise, il 5 gennaio 1856, il secondo « firmano » e approvò gli statuti.

Risolto così il problema, riconosciuti i vantaggi del Canale per l'umanità intera, visto l'esito favorevole dell'invito alla sottoscrizione di azioni, il Negrelli aveva ritenuto che si potesse sollecitamente dar mano ai lavori.

Senonché, ogni sorta di gelosie e di falsi timori ne rimandò l'inizio; minaccia per l'avvenire del porto di Alessandria; preoccupazioni per asseriti pericoli per la navigazione lungo il Mar Rosso, piuttosto sconosciuto, di cui si lamentava la scarsa lunghezza; terzo: l'Inghilterra, con lord Palmerston, onnipotente e sempre più ostile, e propenso alla costruzione della ferrovia.

Non fu difficile combattere i due primi timori e dimostrarli infondati; rimase però il terzo ostacolo, il più temibile: l'Inghilterra che teneva le due terze parti del commercio con l'India e la Cina; su due miliardi di franchi di scambi, due terzi circa erano suoi.

Con l'abbreviazione, fino ad una terza parte della distanza, anch'essa non avrebbe avuto che da guadagnare. Con i suoi possedimenti di Gibilterra, Malta, Corfù (M. Adriatico) e Aden (Mar Rosso), nulla avrebbe dovuto temere.

Ma non capì mai (com'ebbe a rilevare l'« Illustrazione di Lipsia », nel 1856, vivente il Negrelli) che, anche nella politica, dovrebbe valere il principio economico che un Paese può prosperare quando prosperano i Paesi ad esso vicini.

* * *

Luigi Negrelli, il 31 dicembre 1855, prima di lasciare la baia di Pelusio, annotò nel suo Diario: « *Se il Canale di Suez diventa una realtà, della quale cosa non dubito più, io credo di essere stato più di molti altri utile ad esso per tutti* ».

i tempi avvenire ». E così non scrisse certo per vanità, poiché egli era un uomo superiore nello stretto senso della parola. Si trattava dunque solo dell'espressione di una legittima soddisfazione, per il felice compimento dei laboriosi suoi rilievi e studi d'Egitto.

Linant, l'ingegnere francese del Vicerè, nell'esprimere un giudizio sugli uomini della « Commissione », scrisse: « Quello che mi fece l'effetto di essere il più distinto era il Negrelli; egli vedeva le cose dall'alto, in grande, con vero genio ».

E lo stesso Vicerè Said, all'arciduca Massimiliano: « Degli ingegneri delegati a studiare, sul posto, la grande questione del Canale di Suez, io ho particolarmente notato e apprezzato il signor de Negrelli, la cui onorabilità ed alta capacità, giustificano sotto ogni riguardo la scelta del suo governo, e la cui cooperazione illuminata è, secondo me, una garanzia per la riuscita del grande disegno ». Giudizi, questi, riservati solo al Negrelli che, nell'agosto 1857, ebbe dal Vicerè l'alto incarico della direzione generale di tutti i lavori del Canale.

Egli però, era già stato nominato dagli statuti annessi al secondo firmano di concessione, del 1857, insieme col Paleocapa, membro del Consiglio di Amministrazione per tutto il periodo dei lavori e, per cinque anni, dopo l'apertura al traffico del Canale.

Il 12 agosto 1856, il Negrelli aveva scritto al ministro de Toggenburg: « Da ciò V.E. può vedere sotto quali favorevoli auspici il grande affare sempre più si avvicina all'attuazione; da parte mia non lascerò, con l'aiuto di V.E., di lavorare con infaticabile tenacia fino al raggiungimento dello scopo prefisso ».

Il 23 giugno 1856, la Commissione Internazionale, eccezion fatta per il de Lesseps, era rientrata a Trieste. L'11 gennaio 1857, si riunì al completo a Parigi, per l'esame di tutti i lavori fin allora eseguiti; risolvere le questioni relative al Canale; fissarne definitivamente il tracciato.

Dopo approfondito esame ed esaurienti discussioni, rigettò il progetto Linant--Mougel, e quello inglese, ed approvò pienamente ed adottò quello del Negrelli, concretato fin dal 1847, sostenuto dall'autorità del Paleocapa.

Ciò appare chiaro dagli stessi documenti raccolti da Ferdinando de Lesseps, tornato a Parigi nel febbraio del 1856; si era poi recato tosto a Londra, per tentare di vincere l'opposizione persistente dell'Inghilterra. Per tener desto l'interesse pel Canale, fondò poi a Parigi, il « Giornale per l'unione dei due mari ».

Negrelli attendeva intanto ansiosamente le nuove adunanze di Parigi, per la costituzione della Società per l'esecuzione dei lavori di costruzione.

* * *

Luigi Negrelli, a Vienna il 15 gennaio 1856, fu chiamato e trattenuto in lunga udienza dall'Imperatore, che volle essere informato di tutti i suoi studi per il Canale di Suez, e che, come si è già riferito, tutto aggiustò nei suoi riguardi.

Con determinazione sovrana del 17 febbraio 1856, lo invitò a riprendere servizio al Ministero del Commercio (cui, allora, era affidata buona parte dei servizi tecnici statali), con le funzioni di « Ispettore generale delle Ferrovie » della ex monarchia. Primo a rallegrarsene fu proprio Radetzky.

I calunniatori, tuttavia, come succede purtroppo anche in altri Paesi, rimasero impuniti.

Nello stesso anno intervenne quale Commissario austriaco al Congresso ferroviario in Francoforte sul Meno.

Quale Ispettore generale ebbe poi la soddisfazione di tornare nel Lombardo-Veneto, dove trovò in ottimo stato tutti i lavori da lui ideati e promossi.

Nel 1857 assistette all'ingresso dell'Arciduca Massimiliano in Milano, ed ebbe il piacere di ritrovarsi con molti vecchi conoscenti. Riportò però cattiva impressione circa il funzionamento della burocrazia e la indescrivibile confusione trovata un po' dovunque.

Le condizioni dell'Italia di quel tempo gli apparvero molto anormali, tanto che, scrivendone alla moglie, osservò che occorreva cominciare con tutto da capo.

Tornato a Vienna, dopo tanto lavoro e tanti immeritati dispiaceri, le sue condizioni di salute andarono peggiorando, tanto che i medici gli prescrissero un soggiorno al mare. Nelle ultime sue volontà, vergate prima di lasciare la famiglia, annotò, tra l'altro: « Soltanto dei maligni invidiosi sono responsabili dell'ingratitude con cui fui ricompensato ».

« Ho perdonato loro ed ai loro sgherri; possa ciascuno di essi portar seco, nel mondo di là, una coscienza così pura e tranquilla come la mia ».

E dopo aver espresso il desiderio che uno dei suoi figli si dedicasse all'agricoltura, stabilendosi nella casa paterna di Primiero, concluse: « Resti sempre Primiero un asilo per la nostra famiglia, e la nostra casa sia sempre aperta, come finora, all'ospitalità ».

Nel settembre 1857, alquanto ristabilitosi, riprese i suoi viaggi di ispezione in Ungheria ed in Galizia, ma ne tornò nuovamente scosso nella salute. Continuò tuttavia a svolgere la consueta sua attività.

Nell'aprile 1858, il de Lesseps, lo invitò a tornare in Egitto. Il viaggio, purtroppo, non poté aver luogo, poiché il nuovo Visir Alì Pascià, al pari del ministro inglese Disraeli, si era mostrato contrario ad ogni passo decisivo nella questione del Canale.

La sua salute andava intanto sempre più declinando: i medici lo mandarono in cura prima a Recoaro e poi a Primiero. Apparentemente ristabilito, passò da Primiero a Trieste, per prendere parte ad un congresso indetto dalla Società delle Amministrazioni delle ferrovie tedesche.

Ma, in seguito alle fatiche sostenute, tornò poi in famiglia, a Vienna, gravemente malato per disturbi intestinali. Ad onta di ciò, trovò ancora la forza per dare una magistrale, oggettiva ma decisiva risposta ad una lettera direttagli allora — sul « Times » — dal succitato Stephenson, nella quale questi criticava i principi informativi del progetto Negrelli, cui rimproverava di essersi messo a disposizione di una società di commercianti.

Con fine ironia e con gran copia di dati tecnici, irrefutabili, il Negrelli, nella sua risposta, formulò un giudizio schiacciante nei riguardi dello strano contegno dello Stephenson, di fronte, così alla « Società degli Studi », come alla « Commissione internazionale », per il taglio dell'Istmo di Suez, e, sorvolando « con profonda vergogna, per l'insulto fatto alla scienza, le insulsaggini idrauliche » dell'esperto inglese, cui rinfacciava la grande superficialità nello studio del lato tecnico della questione del Canale, respinse sdegnosamente le sue espressioni che personalmente l'offendevano.

In seguito a tale lezione, gli oppositori inglesi del progetto Negrelli non osarono più mascherare la loro avversione politica, per l'impresa, mendicando errati argomenti tecnici.

Il Nostro riportò così completa vittoria, frutto della sua energia e del suo profondo e sicuro sapere.

Purtroppo, prima ancora che le forti ed amare parole, testé riassunte sommariamente, fossero giunte allo Stephenson, Luigi Negrelli fu sorpreso, il 1 ottobre 1858, dalla morte, che gli impedì di raccogliere i frutti della sua costanza e del suo genio.

* * *

Il 25 aprile 1859, poco più di sei mesi dopo la morte del Negrelli, ebbe inizio la costruzione del Canale e dieci anni dopo, il 15 agosto 1869, le acque dei due mari si congiungevano. Il canale fu inaugurato il 17 novembre 1869.

L'inaugurazione avvenne con solennità e magnificenza senza precedenti, con l'intervento di Regnanti e di Principi.

Il de Lesseps ricordò il Negrelli e gli fece dedicare la via principale di Ismailia.

POSTILLE

1. La tomba di Luigi Negrelli

L'inumazione della salma dell'ing. Luigi de Negrelli, Cav. di Moldelba, ebbe luogo, con grandi onori, delle massime autorità civili ed ecclesiastiche, e di tutti i sodalizi tecnici, a Vienna, nel vecchio camposanto di S. Marte.

Il Comune di Vienna, dovendo procedere, nel 1913, alla soppressione di quel cimitero, offrì, d'accordo col Collegio austriaco degli Ingegneri, alla figlia sua, Donna Maria, *una tomba d'onore* nel nuovo cimitero monumentale. In seguito alla guerra del 1914, il provvedimento, però, dovette essere rimandato ad epoca più propizia. Nel 1921, dopo la nostra redenzione, il Presidente del Collegio degli Ingegneri ed Architetti trentini, rivolse a Donna Maria la preghiera di permettere la traslazione della salma del celebre suo Padre a Fiera

di Primiero, per essere inumata accanto alla tomba dei suoi genitori, esistente presso quella Chiesa arcipretale.

Donna Maria, con risposta a volta di corriere, manifestò tutta la sua riconoscenza per l'ambita iniziativa del cennato Presidente, e la sua gioia nell'apprendere che il grande suo Padre sarebbe tornato al natio loco.

Per vicende interne al Collegio degli Ingegneri, la cosa non ebbe seguito.

Solo nel 1927, l'illustre e benemerito Geologo, Dott. G.B. Trener, direttore generoso, fin dalla redenzione, del Museo di scienze naturali, da lui presto trasformato in un vivo centro di studi, scoprì la lettera di Donna Maria, cui tosto rispose, confermando la nota, viva preghiera.

Donna Maria rispose, molto addolorata, dalla mancata risposta alla sua sincera adesione, comunicando che, dopo tanti anni d'attesa, aveva dovuto cedere alle insistenze del Comune e del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Vienna, accettando *la tomba di onore* offerta, della quale era stata iniziata la costruzione.

Questa fu solennemente benedetta nel 1929, alla presenza delle massime autorità dell'Austria, della Svizzera e della Cecoslovacchia, con discorsi del Presidente federale, dell'Ambasciatore d'Italia, Barone Auriti che, con nobili parole, rivendicò l'italianità del celebre ingegnere, del Barone V. Malfatti, sindaco di Rovereto, e di molti professionisti italiani residenti a Vienna; inoltre: di Donna Maria, alla testa di tutti gli altri discendenti di suo Padre.

Seguirono parecchi altri discorsi, esaltanti la personalità e gli alti meriti del Negrelli.

Fu così che mancò al Trentino l'onore della custodia dei resti mortali del suo grande Figlio.

2. Pellegrinaggio alla tomba di Negrelli

Nel 1932, circa trecento ex Combattenti del Veneto, ed altri cittadini, in visita ai Cimiteri di guerra italiani in Austria, specie a quelli di Innsbruck, Matthaussen e Vienna, con lo scrivente quale interprete, resero omaggio alla nuova tomba del grande Ingegnere Negrelli nel cennato Camposanto monumentale.

3. Negrelli nelle Enciclopedie

Purtroppo, le nostre enciclopedie, per molti anni, copiando da quelle francesi, crearono la favola di un « ingegner Ferdinand de Lesseps », cui attribuirono ogni merito, anche quello del progetto esecutivo del taglio dell'Istmo di Suez.

Ci volle del bello e del buono, da parte dello scrivente, per indurle ad onesta rettifica. Per una delle due enciclopedie U.T.E.T. e Mondadori, si giunse tardi, quando la voce « N » era già completa. Anche in essa furono però, assunti i meriti e la personalità del nostro celebre Ingegnere.

Invece, pendendo, allora (eravamo agli anni 1930-1935), la compilazione della grande Enciclopedia Treccani, il Senatore prof. Giovanni Gentile, assicurò che all'Ing. Negrelli sarebbe stata resa giustizia. E mantenne la parola.

4. I monumenti che, a Trento, ricordano Luigi Negrelli

Nel 1927, parecchi anni dopo gli interventi del prof. Ottone Brentari, di Cesare Battisti e dell'Ing. dott. Emilio Giacomo Benuzzi, di Dro (1848-1933), per togliere dall'oblio la memoria dell'insigne Ingegnere Luigi Negrelli, in cui era caduto dopo che gli allori, a lui spettanti, erano immeritatamente caduti sul capo del finanziere francese Ferdinand de Lesseps, la Città di Trento decise di erigergli un monumento in Piazza Dante.

Primo suo provvedimento fu di incaricarmi, d'intesa con il noto Geologo, dott. G.B. Trener, di indagare sulla vita, le opere, ma soprattutto sull'italianità dell'Ing. Luigi Negrelli, circa la quale, due o tre nazionalisti trentini (dopo letta la biografia, in due volumi, del prof. univ. Ing. A. Birk di Praga, che richiederebbe qualche onesta rettifica, specie per la tendenza a far apparire tedesco il Negrelli), avevano divulgato opinioni sfavorevoli e tentato di impedire, nel 1913, il collocamento di una lapide, con cui il Collegio degli Ingegneri e Architetti trentini volle ricordato, sulla facciata della casa natale, a Fiera di Primiero, l'eminente Ingegnere. La bella epigrafe fu dettata dall'Illustre Prof. Lodovico Oberziner di Trento.

Le indagini durarono parecchio; ebbero esito favorevole, seguite da varie pubblicazioni e da lunga corrispondenza con la figlia del

Nostro, residente a Vienna, Donna Maria, allora di 75 anni, perché nata nel 1851 a Verona. Tale corrispondenza durò dal 1927 al 1938.

Con altri dati, ottenuti dai discendenti, in linea maschile e femminile, residenti a Feltre, Padova, Soranze, Gmunden e Salisburgo, poté essere compilato il grande Albero genealogico, ora in possesso delle nostre principali biblioteche e di qualche studioso che ne fece richiesta. Nella corrispondenza, Donna Maria espresse, ripetutamente, tutta la sua viva riconoscenza verso Trento e i Trentini che, generosamente, vollero far rivivere la memoria di suo Padre.

Le lettere di Donna Maria sono state depositate presso il Museo di storia naturale di Trento, che conserva vari cimeli da lei ceduti.

Nelle sue ultime lettere, Donna Maria scrisse ch'è « veramente meraviglioso come il Trentino onora i suoi Grandi Uomini, che vengono fin dai più piccoli villaggi e fanno meravigliare il mondo ».

Inoltre: riferì in merito alle sue pazienti ricerche negli archivi di tutti i centri, in cui il Padre suo aveva svolto la propria prodigiosa attività, Trieste e Parigi comprese, al fine di raccogliere tutti i documenti necessari per muovere causa, presso il Tribunale di Parigi, contro ignoti, nella speranza di poter ricuperare quanto era stato tolto a sua Madre, mentre il Padre stava morendo. All'uopo si recò a Parigi, nel 1901, dove la causa ebbe dapprima uno sviluppo favorevole, ma, purtroppo, sia per lo scoppio della guerra dell'Austria, nel 1914, sia per la potenza della Compagnia Universale del Canale marittimo di Suez, in fine fallì.

Tuttavia la figlia continuò a sperare di raggiungere ancora il suo scopo, ma a 85 anni, la morte troncò per sempre la santa, strenua ed aspra battaglia, ingaggiata e magistralmente condotta, per tanti anni, per la difesa della fama e dei diritti del suo grande padre che conobbe appena, essendo nata — come si disse — a Verona, nel Palazzo Giusti del Giardino, sede degli Uffici dell'Alto Commissariato per le OO.PP., nel 1851.

5. Il monumento a Trento

Il 12 settembre 1930, in occasione del Congresso della « Società per il progresso delle Scienze », organizzato, fin dal 1928, dall'insigne geologo dott. G.B. Trener, presenti molti Soci e S.E. Guglielmo Marconi, le massime Autorità della Regione, delegati di Vienna, della

Compagnia Universale del Canale di Suez (Barone di Benoist), e di vari Sodalizi tecnici, nonché di numerosi discendenti del Negrelli e rappresentanti del Collegio Tridentino degli Ingegneri ed Architetti, fu solennemente inaugurato, in Piazza Dante, il monumento all'Ing. Luigi Negrelli, pregevole opera dell'architetto, prof. Giovanni Tiella di Rovereto. Fu questi che, spontaneamente, fornì il bozzetto del monumento simboleggiante il taglio dell'Istmo di Suez, con dei rilievi artistici che ricordano le caratteristiche dell'Egitto.

Seguirono i vari discorsi: della Medaglia d'Oro On.le Lunelli Italo e del Barone di Benoist (in lingua francese) che, in verità, minimizzò l'opera del Negrelli secondo la tesi di parte francese.

Vi fu ancora il discorso del Delegato del Collegio degli Ingegneri austriaci, Ing. Leopoldo Seifert, allora residente ad Innsbruck, che esordì in italiano, per continuare poi in tedesco, sua lingua materna.

La sera ebbe luogo, nel Teatro Sociale di Trento, la commemorazione dell'Ing. Luigi Negrelli, con la lettura del magistrale discorso del Prof. Ing. Filippo Taiani, del Politecnico di Milano, che, però, non potendo intervenire perché infermo, dovette essere fatta, per incarico del Sindaco, Mario Scotoni e del Dott. G.B. Trener, dallo scrivente.

In seguito fu murata nella stazione ferroviaria di Trento un'artistica lapide che ricorda l'impresa del Canale di Suez, e gli alti meriti di Luigi Negrelli, con epigrafe dell'insigne letterato Ugo Ojetti, ma, purtroppo, in un punto quanto mai infelice della grande scala d'accesso ai binari. Per questo, qualche tempo dopo, fu rimossa e murata, il 28 ottobre 1936, in fondo all'atrio esterno della nuova stazione ferroviaria, verso nord e bene in vista.

Luigi Negrelli fu poi ricordato, nel 1953, nel primo centenario del suo progetto della ferrovia Verona-Trento-Bolzano, anche nell'interno della stazione, con un busto in bronzo.

L'erma è stata collocata vicino al centro della stazione, appoggiata ad uno dei grandi pilastri che ne delimitano il primo marciapiede, davanti ai suoi binari, visibile a tutti i viaggiatori dei treni transitanti.

L'iniziativa, che chi scrive si onora di aver assunto, fu dovuta al fatto che il « Maestro » non doveva essere da meno del suo emulo Karl von Etzel che, ben più tardi, nel 1866, prolungò la ferrovia, pro-

gettata dall'Ing. Negrelli, da Bolzano, oltre il Brennero, fino ad Innsbruck, onorato dall'Austria, con un bel busto in bronzo, alla stazione del Brennero, busto che il nostro Ministero dei Trasporti, con l'ammmodernamento di quella importante stazione di confine, dotò della traduzione italiana dell'epigrafe tedesca, e sistemò nobilmente in un più decoroso ambiente, bene in vista.

La pratica relativa durò dal 1928 fino al 1953. Fu S.E. l'On.le Ministro Malvestiti che impartì la sua approvazione e mandò a Trento un ingegnere dell'Ufficio di Bolzano, per i definitivi accordi.

Il 18 novembre 1953 poté aver luogo l'inaugurazione dell'erma, opera del compianto scultore accademico, prof. Stefano Zuech che, con le parole che fui invitato a pronunciare, ho molto ringraziato per avere egli conservato per 26 anni, e difeso durante la seconda rovinosa guerra mondiale, il busto in gesso da lui già modellato.

Furono presenti le massime Autorità del Trentino, con l'insigne geologo Dott. G.B. Trener che tanto lavorò per la buona riuscita delle onoranze, rese all'Ing. Luigi de Negrelli, nonché tutti i Sindaci e Insegnanti della Valle di Primiero, con i migliori scolari e la bandiera della Scuola « Negrelli ». Questi ultimi, a mezzogiorno, vollero con loro, in un ristorante di Trento, il benemerito Dott. G.B. Trener, loro conterraneo, e lo scrivente.

I due coevi dell'Ing. Negrelli, Ingg. Ermenegildo Francesconi e Carlo Ghega, di Venezia (. . . la gloriosa triade di Tecnici Italiani, cui l'Europa deve la sua prima rete ferroviaria centrale) sono stati eternati: *Francesconi*, con un grandioso monumento in bronzo, nella stazione del Nord, a Vienna; *Ghega*, costruttore della linea Vienna-Trieste, con un monumento al Passo del Semmering, lungo la linea ferroviaria medesima.

Cesare Battisti aveva annotato che, chi scriverà la storia delle ferrovie d'Europa, dovrà introdurvi, a lettere d'oro, il nome del Negrelli.

6. Cariche ed onorificenze dell'ingegnere Luigi de Negrelli

Cavaliere dell'Impero d'Austria, col predicato di Mold-Elba, che dava diritto al titolo di Barone; Cavaliere dell'Ordine Austriaco della Corona ferrea; Cavaliere dell'Ordine dell'Aquila Rossa, di Prussia; Cavaliere al Merito Civile del Regno di Sassonia; Cavaliere della Co-

rona del Regno del Wuerttemberg; Socio onorario dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti (per la cura dedicata al Palazzo Ducale di Venezia ed all'Arco dei Gavi, di Verona); Socio dell'Accademia di Belle Arti di Vienna e delle Accademie di Verona, Udine e Pistoia, nonché dell'Ateneo di Bergamo; Consigliere ministeriale di I^a classe; Direttore Superiore delle Opere Pubbliche (ferrovie, strade e telegrafi) dell'ex Regno Lombardo-Veneto; Presidente delle Commissioni internazionali per la navigazione sul fiume Po, e per la ferrovia dell'Italia Centrale; per parecchi anni illuminato Ingegnere Capo della Confederazione Elvetica, la quale ha fatto coniare, per lui, una grande Medaglia d'Oro; Membro (pars magna) della « Société d'études » e della « Commissione internazionale » per gli studi del Taglio dell'Istmo di Suez; nominato dal Vicerè d'Egitto, Ispettore Generale dei lavori di costruzione del canale di Suez.

7. La famiglia Negrelli

Quale Capostipite appare Valentino di Niccolò, residente a Valstagna. Suo figlio Niccolò, nato nel 1720, nel 1761 si stabilì a Primiero, e, dopo, sposò Anna Ceccato, ved. Romagna, di Fiera.

Il loro figlio, Angelo Michele, nato nel 1764 e morto il 2 ottobre 1857, aveva sposato Elisabetta Wuerttemberg di Tonadico, nata nel 1763 e morta il 27 settembre 1857 (5 giorni prima del marito), con la quale celebrò le nozze d'oro nel 1837. Questi i genitori dell'Ing. Luigi, che divenne presto celebre.

Ebbero 6 figlie e 5 figli, di cui l'ultimo, Pietro, nacque e morì nel 1805.

Dei fratelli e sorelle dell'Ing. Luigi, sono maggiormente degni di menzione:

1. CATERINA (1792-1881), andata sposa a Domenico Loss, il cui figlio Giuseppe, botanico, geologo e poeta, autore di pregiati scritti, illustranti il Trentino, percorse la carriera politica fino a capitano distrettuale, e morì a Venezia nel 1880.
2. DON NICOLA (1801-1890), professore dell'Accademia di lingue orientali a Vienna. Notaio dell'Arcivescovo di Praga; Bibliotecario dell'Imperatore Ferdinando; Cameriere segreto di S.S. il Papa;

deputato alla Dieta del Tirolo e al Parlamento; uomo di grande cultura, scrittore e poeta.

3. FRANCESCO, Ingegnere forestale (1803-1871).
4. MICHELANGELO, dottore in legge (1805-1881), che abbracciò la carriera giudiziaria; andò in pensione a Primiero, dove fu eletto Podestà e si acquistò grandi meriti, e, dal 1875, fu membro della Suprema Corte di Stato.

Luigi Negrelli, dalla prima consorte ebbe 3 figli ed una figlia; dalla seconda, 2 figli e 2 figlie, di cui meritano particolare menzione:

1. LUIGI (1832-1879), i cui due figli Niccolò, scrittore e Alessandro, funzionario federale, sono gli unici discendenti Negrelli, oggidì viventi (residenti in Austria). Non consta se, dopo la loro venuta a Trento il 12 settembre 1930, e a Fiera di Primiero, nel 1949 e nel 1958, abbiano contratto matrimonio.
2. OSCAR (1833-1915), che abbracciò la carriera militare in Austria, raggiungendo il grado di Generale che, dalla consorte Luisa Collins de Tarsienne, ebbe un figlio, ingegnere, Oscar (1869-1928), che ebbe due figli: Enrico, nato nel 1919 e Pietro, nato nel 1920, caduti nella seconda guerra mondiale.
3. EMILIA (1837-1903) che andò sposa al nobile Luigi de Petricelli di Feltre, la cui figlia, Amelia, sposò il nobile Dott. Luigi Bovio, pure di Feltre. Visse, fino a due anni fa, a Soranze; il loro figlio G. Battista, che fu più volte a Trento e a Primiero, quando quel Comune rese alti onori al suo celebre Avo, da ultimo, con un bel monumento in bronzo, con statua di grandezza più che naturale. Purtroppo, dopo eletto Presidente del « Museo Negrelli », che il Comune sta allestendo a Fiera, morì prematuramente.

8. Il Congresso di Trento

Nel 1955, presso la locale Camera di Commercio I.A., durante il Congresso per il primo centenario del progetto esecutivo del Canale di Suez, tra i molti congressisti venuti, oltre che dal Trentino, da varie altre Province d'Italia, si levò una voce per deplorare che la

più grande impresa del secolo passato, abbia avuto così scarsa eco nel campo delle varie letterature europee, in quanto che, solo in Germania (così si affermò) apparve un romanzo storico di Giuseppe Sebastiano Schall, dal titolo: *Suez, porta dei popoli*, di 322 pagine, edito dalla Tipografia Rowohlt di Stoccarda-Berlino.

Una nota finale dice che l'Autore di questo libro, scambiò la penna col fucile, ancor prima d'aver dato l'ultima mano al suo lavoro, in quanto prese parte alla guerra di Polonia. Il rapido compimento dell'opera apparso desiderabile, fu assunto dal Dott. Kurt Elwenspock di Stoccarda.

Ma un'altra opera letteraria si trova già sul tema: fin dal 1942, la Signora Giovanna Biasotti, presso la Casa Editrice Antonio Vallardi di Milano, aveva pubblicato « *Il romanzo dei due Mari* » (« *Luigi Negrelli e il Canale di Suez* »).

Contributi dell'ing. G. Adami alla conoscenza della figura e dell'opera di Luigi Negrelli

Altre pubblicazioni, illustrate e curate dall'Ing. Adami:

1. *Due Ingegneri del XIX secolo: Giuseppe Duile e Luigi Negrelli*. In *Annali dei LL.PP.*, Roma, 1929.
2. *Luigi Negrelli, Ingegnere*. In « Studi Trentini » - tip. A. Scotoni, Trento, 1929.
3. *L'Ing. Giuseppe Duile (1776-1863), Maestro di Luigi Negrelli* - Tipografia Scotoni, Trento, 1929.
4. *Due Ingegneri Italiani del secolo XIX: Giuseppe Duile e Luigi Negrelli*. In « *Annali dei LL.PP.* », Roma, 1929.
5. *Luigi Negrelli, progettista del Canale di Suez*. In « *Vie d'Italia e dell'America Latina* », Milano, 1931.
6. *Il Canale di Suez e l'Ing. Luigi Negrelli* - Tipografia Nicolodi, Trento, 1937.
7. *Per l'Italianità di Luigi Negrelli* - Quaderno della Rivista « Trentino » del 1940.
8. *Tardive rivendicazioni tedesche su Luigi Negrelli* - In « Studi Trentini » - Rivista della « Società di Studi » per la Venezia Tridentina, 1941, Tipografia Mutilati e Invalidi, Trento.
9. *Il Canale di Suez e l'Ing. Luigi Negrelli*. Con la carta dell'Europa, indicante gli itinerari dei suoi viaggi di studio ed il territorio in cui costruì le ferrovie. Con i ritratti degli Ingg. Duile, Francesconi, Ghega e Negrelli. - Tipografia Ed. Mutilati ed Invalidi, Trento, 1949.

10. *Commemorazione*, alla Pro Cultura, del 150.mo anniversario della nascita di Luigi Negrelli, 1949.
11. *Luigi Negrelli, vita ed opere*. In « Montagne e Uomini », Trento, 1949.
12. *Glorie contese. Luigi Negrelli e il Taglio dell'Istmo di Suez*. In « Rivista di cultura », La Sorgente di Rovigo, anno III, n. 8, 1949.
13. *La ferrovia Verona-Trento-Bolzano, opera di L. Negrelli*. In « Economia Trentina », n. 10, agosto 1953.
14. *Il Taglio dell'Istmo di Suez, opera dell'Ing. L. Negrelli*. In 2 numeri della cessata Rivista « Universitas Europae », di M. Nardelli, 1952-1953.
15. *Luigi Negrelli, nel primo centenario della morte*. Ne « L'Adige » dei 26, 27 e 28 agosto 1958 (nove colonne).
16. *Un'eroica, benemerita Gentildonna, Maria Negrelli in Grois*. Ne « I 4 Vicariati » di Ala, 1969.
17. *I primi ideatori del « Taglio di Suez »*, ivi, 1958.
18. *In memoria dell'Eminente Ingegnere Luigi Negrelli nel primo centenario dell'apertura al traffico della linea ferroviaria Verona-Trento-Bolzano* (con ritratto). In « Atti dell'Accademia degli Agiati » di Rovereto, Anno accademico 208, serie VI, Vol. I, 1959.

Prof. Dott. Ing. VITTORIO ZIGNOLI
Ordinario di tecnica ed economia dei trasporti, Politecnico di Torino

EFFETTI POLITICO-ECONOMICI DELL'APERTURA DELL'ISTMO DI SUEZ

Nell'accingermi a trattare brevemente alcune interessanti questioni tecnico-economiche, connesse con il progetto esecutivo e la realizzazione del canale di Suez ai quali il nome del Negrelli è per sempre legato, non posso dimenticare che l'Italia, allora divisa, ebbe però come rappresentanti nella Commissione Scientifica Europea chiamata a dare il suo giudizio sulla possibilità dell'opera il De Negrelli, trentino, e il Paleocapa Ministro dei LL.PP. del Regno Sardo, cioè due insigni rappresentanti delle due regioni estreme di quel grande corridoio padano al quale scendono le due fondamentali arterie del Nord, quella del Brennero ad Est e quella della Valle d'Aosta, o dei trafori, ad Ovest, dalle quali tanto attende l'avvenire d'Italia e alle quali mi legano tanti ricordi di famiglia e personali.

Sempre, quando si torna alla storia, la vocazione della Padania, di questa lunga valle che per secoli ebbe il compito di collegare la civiltà e i commerci d'Europa con quelli d'Oriente, appare lampante.

Anche l'avvento del taglio dell'istmo rinnovò chiaramente tale vocazione e accumulò nelle speranze della ripresa commerciale i due grandi porti che ai due estremi la servono, quello di Venezia e quello di Genova.

Come si seppe che il Viceré Said Pascià aveva emanato un firmano per la concessione del taglio dell'istmo subito si accesero le più vive speranze di prosperità per le estese coste italiane.

Scrisse allora il Prof. Giovanni Interdonato dell'Università di Genova: « Accrescere e mettere in comunicazione colla rimanente Europa le proprie strade ferrate; facilitare la produzione e il commercio delle materie prime, indispensabili alla navigazione; mettere in prospero stato i propri porti; agevolarne con buone leggi e savii provvedimenti lo ancoraggio, la dimora, il sbarco e l'imbarco; e crearsi una marina militare che facesse rispettare la bandiera italiana; ecco quanto bisognerebbe all'Italia per ridivenire, all'apertura del canale di Suez, la regina del Mediterraneo.

Al Nord di questo mare e dell'Adriatico, in fondo ai due golfi dove la terra, quasi estrema barriera, chiude l'onda marina e segna il termine alla navigazione che sboccherebbe dal mar Rosso, l'industria umana, per consiglio della natura, e di proprio istinto, fa sorgere due belle città come due ninfe dalle acque, Genova e Venezia; due magnifici porti quivi son pronti ad accogliere gli stanchi naviganti e le ricche merci, e due strade indi avviano al centro d'Italia come due porte che mettono ad un atrio comune. Due ferrovie, che partendo da queste città piegassero l'una verso Francia e l'altra per l'interno dell'Alemagna, formerebbero due innesti di comunicazione terrestri sulla doppia via marittima del Mediterraneo e dell'Adriatico. Non rimarrebbe allora che congiungere Venezia e Genova, l'un mare e l'altro, con una strada di ferro, e far scendere su questa, a guisa di perpendicolari, due simili strade parallele agli opposti versanti della lunga catena degli Appennini, per dirsi completa la rete delle principali arterie del commercio d'Italia.

Son questi sogni, dirà taluno, ma ben altri sogni che questi abbian veduto in breve tempo realizzati dall'industria moderna ». Eravamo nel 1856.

In Piemonte, il Conte di Cavour che già nel 1846 aveva pubblicato il suo studio « *Des chemins de fer en Italie* » il 13 Maggio 1857, nel suo discorso al Parlamento Subalpino dichiarava che oltre al traforo del Frejus, già approvato, era necessario pensare a quello del Sempione e risolvere il problema della ferrovia dell'Ossola « affinché tutte le ferrovie italiane dal Moncenisio a Venezia potessero collegarsi attraverso i trafori del Frejus e del Sempione alle principali reti europee della Francia, della Svizzera, della Renania e del Belgio ».

Tornando all'istmo di Suez sta di fatto che fin dalla più lontana antichità si favoleggiò di un collegamento fra il Mar Rosso e il Nilo.

Erodoto scrive che un canale del genere fu scavato da Neco e che esso era largo sufficientemente per dar passaggio a due triremi, Diodoro Siculo lo attribuisce a Dario, che però, non lo finì, Strabone ne giudicò la larghezza di cento cubiti (54 metri) e ne fissò l'inizio a Phacusa al vertice del Delta, Plinio ne attribuì l'escavazione a Tolomeo II. Sembra che la comunicazione fra i due mari attraverso il Nilo fosse temporaneamente ristabilita prima dai Romani, poi dagli Arabi. Il geografo Alfergan afferma che Omar ordinò la riapertura del canale già invaso dalle sabbie, per portare viveri a Medina e alla Mecca desolate dalla carestia. Alcune rovine dimostrerebbero la realtà di queste asserzioni.

È però certo che, come afferma lo storico Makrizi nei suoi commentari sull'Egitto, nel 1435 il canale non esisteva più, forse perché distrutto da Mohammed-ben-Aby-Thaleb

durante la rivolta di Medina ad Abu-Jafar-el-Manzor califfo dell'Iraq ⁽¹⁾.

Comunque il collegamento marittimo con le Indie fu continuamente desiderato tanto dai popoli d'Oriente quanto da quelli d'Occidente fin dalle epoche più lontane, perché il commercio fra l'Europa e l'Asia era il più importante e redditizio per i paesi posti al di qua e al di là dell'Istmo.

Col commercio delle Indie attraverso il mar Rosso si arricchirono i Siri, i Fenici, gli Egiziani e gli Arabi; la potenza degli imperi di Assiria e di Babilonia, l'opulenza di Ninive si basarono su quel flusso di beni che spinse Xerse a contrastare ai Greci il dominio del Mar Nero, spinse Alessandro alle conquiste, fece la fortuna dei Cartaginesi e portò i Romani al Ponto Eusino ⁽²⁾.

Sono noti i commerci dei Veneziani, dei Genovesi e dei Fiorentini ⁽³⁾ sul Mar Nero, le loro fattorie e i loro stabilimenti lungo le coste dell'Asia, le lunghe carovane che attraversavano i deserti per portare le preziose merci delle Indie ai mercati d'Occidente.

La bandiera di San Marco sventolava sulle torri di Costantinopoli e al mercato di Rialto giungevano dall'Asia oro, gemme, aromati, droghe.

⁽¹⁾ Il De Lesseps nella lettera del 15-11-1854 al Viceré Mohammed Said Pascià afferma, non si sa su quali dati: « Quel canale comunicante col Nilo ha già esistito nell'antichità per 100 anni fino a circa metà del secolo IX avanti l'Egira (il 1° anno dell'Egira comincia il 16-7-622 d.C.) quindi per un secondo periodo di 445 anni dal regno dei primi successori di Alessandro (i Tolomei che hanno regnato dal 305 a.C. al 30 a.C., quando morì Cleopatra, ultima della stirpe) fino verso il IV secolo avanti l'Egira e finalmente per un terzo periodo di 130 anni dopo la conquista araba (che avvenne il 638 d.C.) ».

⁽²⁾ G. Interdonato - L'Istmo di Suez e l'Italia - Torino UTET 1856.

⁽³⁾ La sola Firenze ebbe 51 fattorie nel Levante. Fra Giovanni di Piano Carpino e Bartolomeo da Cremona visitarono l'Asia Centrale che Marco Polo attraversò per giungere in Cina.

Già nel secolo XIV il Pizzigani poneva al centro delle due figure geografiche-astronomiche della sua tavola nautica, Venezia e Genova ⁽⁴⁾.

Fu l'esigenza economica di raggiungere più agevolmente per mare le ricchezze dell'Asia, sfuggendo alla soggezione degli estenuanti traffici carovanieri, che verso la fine del 1400 spinse l'intero continente europeo alla ricerca della via marittima, Colombo tentò di raggiungere le Indie per l'Occidente, Vasco de Gama le raggiunse sorpassando il Capo delle Tempeste.

Scoperte le nuove vie, a poco a poco il commercio mondiale abbandonò in gran parte il Mediterraneo. Come inizialmente le nazioni più vicine al termine occidentale delle carovaniere, e fra esse l'Italia e le sue Repubbliche Marinare, usufruirono dei vantaggi che la posizione geografica loro consentiva, così un vantaggio analogo ebbero, dopo le imprese di Colombo e di Vasco de Gama gli stati atlantici, anzitutto il Portogallo e la Spagna, poi l'Olanda e la Francia e definitivamente, sopra tutti, l'Inghilterra che con la sua accorta politica marinara e coloniale, riuscì a dominare, quasi senza contrasti, il mercato delle Indie.

Grave perciò fu il contraccolpo che la scoperta dell'America (1492) e soprattutto la circumnavigazione dell'Africa (1498) portò all'economia dei porti italiani.

L'impoverimento del mercato veneziano, al quale da Alessandria e da Beyruth giungevano le galee « vode, senza collo di spetie, che mai più da alcuno era stato visto » ⁽⁵⁾ spinse la Repubblica a proporre al Soldano d'Egitto di far « cum molta facilità e brevità de tempo una cava del Mar

⁽⁴⁾ S. Fischer - Sammlung mittelalterlicher Welt und Seekarten - Venezia 1866. La carta del Pizzigani è ora all'Ambrosiana.

⁽⁵⁾ Diari del Priuli. Arch. Ven. Tomo XXII.

Rosso che metteva a drectura in questo mare de qua » ⁽⁶⁾, ma la proposta non fu accolta.

Si dovette giungere perciò fino al 1798, quando Napoleone ebbe dal Direttorio mano libera di occupare l'Egitto, perché si desse inizio a studi seri tesi a realizzare l'opera che molto interessava alla Francia, non tanto per ridare sviluppo ai traffici dei suoi porti mediterranei quanto per dominare, in odio agli inglesi, la via più rapida per le Indie.

Napoleone lasciò in Egitto un esperto ingegnere, il Le Père, col compito di preparare un rapporto sulla possibilità di costruire un canale marittimo attraverso l'Istmo di Suez. Il Le Père partì dal concetto che vi fosse un dislivello di 30 piedi, circa 9,12 metri, tra il livello medio del Mar Rosso e quello, più basso, del Mediterraneo.

Toccò ad un secondo ingegnere francese M.A. Linant de Bellefonds di confermare con accurati rilievi, nel 1853, che la differenza media di livello fra i due mari poteva ritenersi trascurabile. Fu così rimossa una delle maggiori difficoltà che rendevano dubbiosi i tecnici sulla possibilità del collegamento diretto attraverso l'Istmo ⁽⁷⁾.

Il De Lesseps, valendosi della sua amicizia col Viceré d'Egitto, riuscì ad ottenere, il 19 Maggio 1855, un firmano col quale gli si dava incarico di costituire e dirigere una Compagnia Universale per l'apertura dell'Istmo di Suez e l'esercizio di un canale navigabile fra i due mari.

Un secondo atto di concessione della durata di 99 anni, più preciso del primo, fu firmato dal Viceré il 5 Gennaio 1856. Ad esso era allegato lo statuto della Compagnia. Al

⁽⁶⁾ Fulin - Il canale di Suez e la Repubblica di Venezia - Arch. Ven. 1871.

⁽⁷⁾ Un piano dell'Istmo col tracciato diretto dovuto all'Ing. Linant si trova nelle Tariffe e regolamenti commerciali dei paesi stranieri presentati alle due camere del parlamento inglese per ordine di Sua Maestà il 14-7-1843.

Governo Egiziano era assegnata una prima percentuale del 15% sui profitti netti. Il rimanente di essi doveva essere ripartito per il 75% a beneficio della Compagnia e per il 10% a vantaggio dei promotori.

Il capitale della Compagnia fu fissato in 200 milioni di franchi, divisi in 400.000 azioni da 500 fr. cadauna; tali azioni furono poste sul mercato nel novembre del 1858.

Appena perfezionata la concessione sorse la vivacissima opposizione del Governo Inglese che la esercitò con tutti i mezzi in suo potere agendo soprattutto a Constantinopoli per la tema di una supremazia francese sulla via più rapida per le Indie.

L'azione inglese impedì prima, rallentò poi la prosecuzione dei lavori, già da tempo iniziati per le operazioni accessorie, come lo scavo dei canali d'acqua dolce derivati dal Nilo, tanto che nel 1864 si dovette giungere ad un arbitrato affidato all'Imperatore Napoleone III che nel luglio emise il suo voto, accettato dalle parti.

I lavori ripresero con maggior lena e nell'estate del 1869 le acque del Mediterraneo si incontrarono con quelle del Mar Rosso nel grande lago intermedio Bitter. Il 17 novembre 1869 vi fu l'inaugurazione solenne del canale alla cui ideazione e al cui progetto esecutivo il Negrelli aveva dato così grande parte. L'apertura effettiva al traffico si ebbe verso la fine dello stesso anno.

PREVENTIVO E CONSUNTIVO DELL'OPERA

Il preventivo iniziale dell'agosto 1858 era, in riassunto, così concepito:

Scavi

Scavo fuori d'acqua m ³ 17.473.790 a fr. 0,61	Totale Fr.	10.486.274
Scavo sotto acqua m ³ 57.205.342 a fr. 0,874	»	50.054.674
Canale ausiliario di irrigazione m ³ 10.320.884 a fr. 0,375	»	3.870.331
Condotto di derivazione a Suez	»	885.400
	Totale Fr.	65.296.679
10% per attrezzi di lavoro	»	6.529.667
Imprevisti	»	173.654
	TOTALE SCAVI Fr.	72.000.000

Opere d'arte

Due barraggi con catteratte e un barraggio risciaquatoio m. 300 Fr.	5.370.000
<i>Doppio molo a Pelusio e a Suez</i>	14.000.000
Molo ovest di Pelusio e molo est per detto 1 milione di m ³ × 2 Fr.	30.000.000
Rada di Pelusio di 250.000 m ³	3.750.000
Bacino di ritegno con diga semicircolare di 890.000 m ³	13.500.000
Rivestimento in ciottoli delle sponde per 100 km di lunghezza	1.500.000
Muri della strada nel porto-lago di Timsah per 1.500 m a fr. 1.200	1.800.000
TOTALE OPERE D'ARTE Fr.	69.920.000

Accessori

Pompe a vapore da 500 CV a fr. 2.200 per CV	Fr.	1.100.000
Sei barreggi e catteratte con ponti levatoi fr. 300.000 × 6	»	1.800.000
Terre coltivabili 16.000 ettari a fr. 500	»	8.000.000
Fissaggio delle dune fr. 66,8 per ettaro su 24.000 ettari	»	1.603.200
Due fari grandi	»	150.000
Due fari piccoli	»	20.000
Case per impiegati, scuderie, magazzini, ca- se per operai ecc.	»	1.640.000
TOTALE ACCESSORI	Fr.	14.313.200

Riepilogo

Scavi	Fr.	72.000.000
Opere d'arte	»	69.920.000
Accessori	»	14.313.200
Totale	Fr.	156.233.200
Spese di amministrazione 2,5%	»	3.905.830
Imprevisti	»	2.410.970
Totale costo opera	Fr.	162.550.000
Interessi da versare al capitale man mano sarà		
	Fr.	22.450.000
Totale spesa	Fr.	185.000.000

Poiché la lunghezza del canale è di 161 km, il costo previsto avrebbe dovuto essere di circa 1.149.000 Franchi al km.

In realtà, anche a causa dei ritardi dovuti all'influenza inglese, alla fine del 1869, quando fu possibile fare i conti, si trovò che la spesa della Compagnia era salita a Franchi 432.807.882, cioè a circa 2,34 volte il preventivo iniziale.

Il costo a chilometro salì perciò a Franchi 2.688.300.

AmMESSO un rapporto per il valore dell'oro di 1 a 245, il costo in Lire 1969 preventivato in 45,325 miliardi pari a 274,69 milioni circa, per chilometro, salì realmente a miliardi di Lire 1969, 106, e il costo a chilometro a milioni 658,62.

LE PREVISIONI DI TRAFFICO E DI GESTIONE

Fu calcolato che l'apertura del canale avrebbe notevolmente accorciato (circa del 50%) le distanze fra i porti dell'oriente e dell'occidente.

Ad esempio ecco le differenze calcolate dal La Farina sulla Enciclopedia Italiana nel 1858.

DIFFERENZE IN LEGHE FRA I PERCORSI PER IL CAPO DELLE
TEMPESTE E IL CANALE DI SUEZ DA BOMBAY

Distanze da Bombay dei porti di	Via Suez leghe	Via Capo T. leghe	Differenze leghe	Vantaggio percentuale
Costantinopoli	1.800	6.100	4.300	70%
Trieste	2.340	5.960	3.620	61%
Marsiglia	2.374	5.650	3.276	58%
Lisbona	2.500	5.350	2.850	53%
Bordeaux	2.800	5.650	2.850	51%
Londra	3.100	5.850	2.850	49%
Liverpool	3.050	5.800	2.850	48%
Amsterdam	3.100	5.950	2.850	41%
Pietroburgo	3.700	6.550	2.850	43%
New York	3.761	6.200	2.489	39%
Nuova Orleans	3.724	6.450	2.726	42%

Va ricordato che a quei tempi la navigazione a vela era ancora in piena attività e i percorsi delle navi a vela per la circumnavigazione dell'Africa erano più lunghi di quelli afferenti alle navi a vapore a causa dei venti che costringevano a bordeggiare.

Quando si impostarono i calcoli per determinare l'eventuale reddito dell'operazione economica alla quale la Compagnia del Canale di Suez si accingeva, l'entità del mercato mondiale era piuttosto modesta.

Da vari rilevamenti eseguiti intervistando gli specialisti del traffico dei vari porti si giunse, attorno al 1858, alla valutazione della tabella che segue, nella quale, per facilitare i confronti, sono dati anche, in linea di grande massima, le cifre relative al commercio fra le nazioni al di qua e al di là del canale per il 1966 che, come è noto, fu l'ultimo anno nel quale il canale funzionò dal primo gennaio alla fine di dicembre.

In base alla tabella si considerò, da parte di coloro che prepararono il piano finanziario, un totale, prudentemente

arrotondato, di 4 miliardi di Franchi (Lire) 1858 di traffico corrispondente a 6 milioni di tonnellate metriche.

Si ritenne prudente considerare che soltanto 3 milioni di tonnellate prendessero la via del canale.

PREVISIONI DI TRAFFICO ATTRAVERSO IL CANALE NEL
1858 - CONFRONTO COL VALORE DEL TRAFFICO CHE
ATTRAVERSÒ IL CANALE NEL 1966

Paesi posti a Sud del Canale	Previsioni del 1858 in milioni di Lire 1858		Passaggi del 1966 in miliardi di Lire 1966	
	Importaz.	Esportaz.	Importaz.	Esportaz.
Coste orientali d'Africa e occ. d'Asia	38	144	2.430	2.150
Indie (compresi Pakistan e Thailandia)	1.400	1.500	1.325	583
Giava e altre isole	15	55	275	425
Filippine	21	2	250	290
Cina e Giappone	210	180	2.856	2.696
Australia	140	320	1.195	752
Nuova Zelanda	8	64	840	525
Isole del mare del Sud	2	7	10	20
Totali	1.834	2.272	9.181	7.441
Più importazioni		1.834		9.181
Totale in milioni di Lire 1858		4.106	miliardi di L.	16.622
In miliardi di Lire 1966		985		16.622
Rapporto 1966 al 1858	16622:985 = 16,6			

In base a questi dati è stata presentata la seguente pre-
visione d'esercizio ⁽⁸⁾.

⁽⁸⁾ Nel 1965 il transito di oltre 20.000 navi trasportanti circa 245 milioni di tonn. di merci ha fruttato all'Amministrazione del Canale un incasso di circa 125 miliardi di Lire.

Prodotti

Per 3 milioni di tonn. diritti di passaggio a 10 Fr. per tonn.	Fr.	30.000.000
Per diritti di ancoraggio a 1 Fr. per tonn. su 1.500.000 tonn.	»	1.500.000
Movimenti nel canale di comunicazione col Nilo proventi	»	1.560.000
Prodotto netto di 24.000 ettari di culture in terreno bonificato	»	6.000.000
Prodotto netto di 24.000 ettari di dune col- tivate	»	<u>996.000</u>
	Totale Fr.	40.056.000
Meno 2% per spese di manutenzione e am- ministraizone e 1% per ammortamenti = 3%	—	<u>1.201.650</u>
	Restano Fr.	38.854.320
15% di profitti da pagare al Governo Egiziano	—	5.898.148
10% da pagare ai fondatori	—	<u>3.885.432</u>
	Restano Fr.	<u>29.140.740</u>

LO SVILUPPO DEL TRAFFICO ATTRAVERSO IL CANALE

Parallelamente allo sviluppo del commercio si svilupparono anche i traffici marittimi in generale e quelli attraverso il canale in particolare, come mostra la tabella che segue:

SVILUPPO DEL TRAFFICO ATTRAVERSO IL CANALE DI SUEZ DAL 1870 AL 1966

Anno	Numero delle navi	Tonnellate migliaia	Direzione Nord qualità della merce		Direzione Sud qualità della merce	
			prodotti petrolif.	altre merci	prodotti petrolif.	altre merci
			in migliaia di tonn. metriche			
1870	486	437				
1880	2.026	3.056				
1900	3.441	9.738				
1946	5.057	32.732	8.371	7.560	73	5.922
1950	11.751	81.796	47.526	12.942	111	12.030
1955	14.660	115.756	66.893	20.533	1.905	18.917
1958	17.842	154.479	94.401	20.029	2.376	22.567
1960	18.734	185.322	114.419	22.211	3.007	26.246
1964	19.943	227.991	144.661	27.802	6.136	32.382
1966	21.000	300.000	160.000	30.000	8.500	35.000

Si noti come i prodotti petroliferi siano un po' per volta diventati la merce cui era dovuto il massimo traffico.

LA POSIZIONE DELL' ITALIA

All'epoca nella quale si iniziarono i lavori per il progetto del canale di Suez, la flotta mercantile italiana suddivisa fra i vari Stati della penisola aveva la consistenza della tabella che segue, nella quale, sempre per dare modo di

eseguire dei fruttuosi confronti sono forniti, a lato, i dati della flotta mercantile italiana nel 1966 ultimo anno di funzionamento del canale.

MARINA MERCANTILE ITALIANA NEL 1856 E NEL 1966

Stati (1856)	Navi N.	Tonn. stazza	Personale	Flotta italiana nel 1966	
				Navi N.	TSL
Napoli	6.803	166.524	40.308		
Sicilia	2.371	46.674	12.206		
Stati Romani	1.323	26.300	8.080		
Stati Sardi	3.173	177.822	30.250		
Venezia	1.810	31.741	7.000		
Toscana	911	37.507	10.000		
Totali	16.391	486.568	107.834	3.979	6.507.087
Rapporti 1966 e 1856 per le tonn. di stazza $6.507.087 : 486.568 = 13,5$					

Nel 1871 il commercio estero dell'Italia in lire correnti fu di 969 milioni di esportazioni e 1075 di importazioni, con un totale di scambi di 2044 milioni. Di essi si può considerare che 12 milioni di importazioni e 3 milioni di esportazioni siano passati per il Canale di Suez. Sono in totale 15 milioni di Lire 1871 che, in base al valore dell'oro, si possono considerare 3.600 milioni di Lire 1966.

La partecipazione della bandiera italiana al traffico del Canale di Suez non è mai stata molto elevata, tranne negli anni dal 1932 al 1939 nei quali, a causa della campagna africana, essa salì al primo posto. Di poi scese e si tenne costantemente al 5°, la percentuale corrispondente fu del 7,2% nel 1960, del 5,8% nel 1965.

Questi dati, però non indicano certo l'importanza degli scambi avvenuti fra i Paesi al di là dell'Istmo e l'Italia. Ba-

DATI DI GRANDE MASSIMA SUGLI SCAMBI COMMERCIALI
DELL'ITALIA COI PAESI POSTI A SUD DEL CANALE DI SUEZ
(1965/66)

Paesi	Importaz. da Italia milioni	Esportati in Italia milioni	Paesi	Importaz. da Italia milioni	Esportati in Italia milioni	Paesi	Importaz. da Italia milioni	Esportati in Italia milioni
Sudan	5.100	16.600	Iran	31.390	56.130	Malaysia	7.900	29.560
Etiopia	19.460	7.560	Pakistan	22.210	8.600	Cina	39.000	35.300
Somalia	7.000	12.300	Indie	31.800	14.000	Giappone	25.300	44.700
Sudafrica	48.200	42.700	Ceylon	4.650	4.500	Filippine	4.350	3.750
Madagascar	1.700	1.400	Vietnam Sud	9.300	630	Australia	34.000	91.600
Arabia Saudita	16.300	154.600	Cambogia	400	900	Nuova Zelanda	7.700	19.300
Kuwait	13.700	207.200						
Kenia	8.770	2.220	Indonesia	20.280	9.200			
						Totali	358.510	762.750
						Importazioni		358.510
Rapporto fra gli scambi 1966 e 1866: 1.121.260 : 3.600 = 310 circa.								
Totale scambi attraverso il Canale milioni								1.121.260

sti accennare al fatto che nel 1966 su 160 milioni di tonn. di prodotti petroliferi che entrarono nel Mediterraneo, ben 50,2 (circa il 31%) erano destinati al nostro Paese.

Tali scambi commerciali con i Paesi posti a Sud del Canale, raggiunsero nel 1966 in linea di grande massima un totale di 1.120 miliardi circa, furono cioè circa 310 volte quelli, in Lire 1966, di un secolo prima (vedi tabella pag. 60).

La chiusura del canale avvenuta verso la metà del 1967, ha avuto, per il nostro Paese gravi ripercussioni economiche.

Per le merci provenienti dall'Oriente causa la circumnavigazione dell'Africa, unica rotta ormai possibile, gli aumenti dei noli sono stati notevoli, e tanto più elevati quanto minore era il tonnellaggio delle navi impiegate.

Per il petrolio greggio, che per il 56-57% del nostro totale fabbisogno importiamo dal Medio Oriente (essendo quel prodotto più adatto dei petroli del Nord Africa per i nostri consumi) l'aumento dei costi del trasporto dal Golfo Persico via Capo delle Tempeste è di circa Lire 2.500 per tonn. di greggio.

Per i primi 12 mesi seguiti alla chiusura del canale i maggiori oneri relativi ai prodotti petroliferi del Medio Oriente hanno raggiunto circa i 100 miliardi di Lire, che lo Stato ha coperto prolungando l'addizionale di Lire 10 sul prezzo della benzina, già istituita temporaneamente per le spese relative all'alluvione del 1956.

Purtroppo il persistere della chiusura di un'arteria marittima che dovrebbe essere internazionalizzata, ha fatto perdere molte speranze in una soluzione soddisfacente dovuta al buon senso dei contendenti, per cui molti armatori hanno cercato di risolvere il problema proseguendo nella via già indicata al momento della prima chiusura dovuta al conflitto Franco-anglo-israeliano contro l'Egitto, aumentando cioè il

tonnellaggio delle cisterniere al di là delle dimensioni della massima nave che potrebbe servirsi del Canale di Suez riaperto e perfezionato come pareva avesse in animo di fare il Governo Egiziano allo scoppio del conflitto ultimo.

Molte aziende petrolifere sono ormai decise a non fare più calcolo delle possibilità di usare il canale; ne è seguita una vera e propria rivoluzione negli scali di costruzione, e nell'architettura navale, alle quali dovrà seguire una rivoluzione corrispondente per i fondali dei porti e i loro mezzi di sbarco e imbarco.

Infatti a metà del 1968 su 670 cisterniere della portata superiore alle 50.000 t. naviganti nel mondo, 70 appartenevano ai tipi da 100.000 a 150.000 t., e 3 soltanto a quelli compresi fra le 150.000 e 200.000 t., ma già 7 superavano le 200.000.

Però, su 220 petroliere in costruzione alla fine del 1968 di portata superiore alle 50.000 t., più di 100 erano del tipo da 200.000 a 250.000 t., 20 comprese fra 200.000 e 300.000 t. e 4 superiori alle 300.000.

Alla fine dello stesso anno 1968, la Gulf ha inaugurato in Irlanda gli impianti di Banty Bay con le prime due cisterniere da 312.000 t., ma già si progettavano navi e si allestivano scali per giungere alle 500.000 t.

Tutte queste navi hanno ormai rinunciato ad utilizzare il canale di Suez anche se e quando esso verrà riaperto.

Il che per noi non è molto soddisfacente in quanto, rispetto ai porti atlantici, i nostri, anche se fossero adatti ad ospitare navi da 200.000 a 300.000 t., il che non è, saranno sempre in condizioni di inferiorità di fronte ai porti atlantici molto più vicini al Capo di Buona Speranza.

Vi sono, è vero, alcune iniziative tese a risolvere il problema per altra via.

La più antica riguarda un canale lungo 287 chilometri scavato dal Golfo di Akaba che dovrebbe raggiungere il Mediterraneo attraverso il Negev. Però anche ammesso che sia possibile risolvere per le grandi navi l'attraversamento dell'alta barriera rocciosa che sbarra il deserto, mediante grandi gallerie lunghe 20 chilometri, le condizioni della zona non sono tali da far prevedere, per ora, la possibilità di costruire e gestire tranquillamente un canale concorrenziale con quello di Suez.

Difficoltà non piccola, in un ambiente così tormentato, presenta anche la costruzione di grandi oleodotti che, almeno per il petrolio del Golfo Persico, potrebbero rendere superfluo l'uso del canale.

CONCLUSIONE

È certo che per quasi un secolo il Canale di Suez con le sue caratteristiche idrauliche e geometriche, indirizzò la tecnica navale verso costruzioni di navi e di porti compatibili con l'attraversamento del canale stesso.

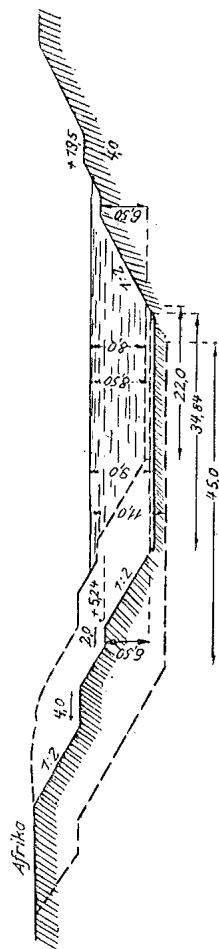
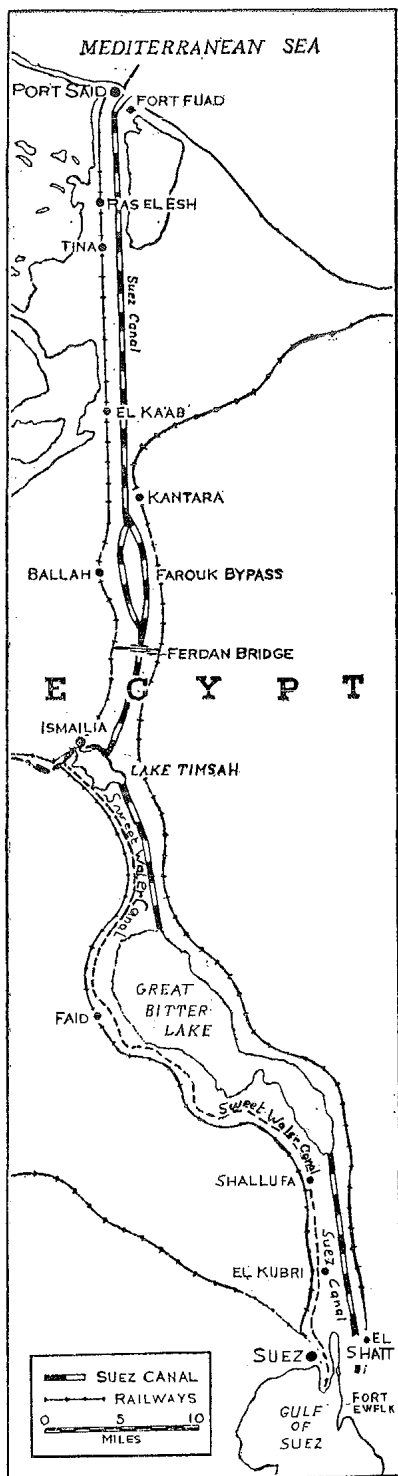
Man mano le esigenze del traffico richiesero imperiosamente aumenti nelle dimensioni generali degli scafi, il canale, entro i limiti consentiti dall'economia cercò di tenerne conto e si ebbero così successivi miglioramenti nei fondali, nella larghezza, nella comodità degli ormeggi (Figura allegata).

Naturalmente si venne a dei compromessi fra misura degli scafi e profondità dei fondali: nel 1964 poterono passare navi con pescaggio di 11 m., ulteriormente poi aumentato a 11,50. Si arrivò così a consentire il passaggio del canale a navi fino a 60.000 t. e poco prima dell'inizio dell'ultimo conflitto il Governo Egiziano aveva manifestato il pro-

posito di eseguire altri costosissimi lavori per poter consentire il passaggio fino a navi da 100.000. Ciò nella speranza di poter fare la concorrenza alle navi da 300.000 t. già in cantiere. La guerra e il successivo periodo non certo pacifico hanno sospeso per ora ogni possibilità di decisioni e, per quanto riguarda gli operatori economici, ogni possibilità di fare dei programmi temporali.

Comunque, per concludere, si può asserire che le grandi opere pacifiche dell'ingegno umano, come questa alla quale è per sempre legato il nome dell'Ingegnere Negrelli, trentino, non soltanto caratterizzano un'epoca, ma anche quando, per avversa sorte o per cecità degli uomini vengono meno allo scopo per il quale erano state ideate, la loro stessa mancanza suscita la creazione di un rimedio sostitutivo.

Ai cento anni dell'epoca del Canale di Suez forse ormai superata, sta per succedere quella delle grandissime navi automatizzate per le quali la lunghezza del percorso assume un'importanza economica ormai quasi trascurabile, ma il ricordo di coloro che come il Negrelli diedero al mondo nuove possibilità di lavoro e di ricchezza resterà nella storia e nel cuore di tutti gli uomini degni di questo nome.



Successivi miglioramenti nei fondali e nella larghezza del Canale.

Il Canale di Suez

Prof. UMBERTO CORSINI

LA QUESTIONE DEL CANALE NEGLI ORIENTAMENTI POLITICI DEL GOVERNO DI VIENNA TRA IL 1843 E IL 1859

L'atteggiamento dell'impero austriaco nei confronti della questione del taglio del Canale di Suez è stato influenzato da tre momenti decisivi della situazione politica interna degli stati asburgici e della situazione internazionale europea: l'esplosione rivoluzionaria liberale del 1848, il Congresso di Parigi del 1856 e il progressivo peggioramento dei rapporti tra Austria e Francia che avrebbe condotto al conflitto del 1859.

Il vecchio Metternich, paladino della restaurazione e del conservatorismo politico, ma tutt'altro che chiuso e cieco ai problemi e alle necessità di uno sviluppo economico dell'Europa che egli a modo suo vedeva unitariamente organizzata nella collaborazione dei sovrani assoluti, era stato ben presto favorevole ai progetti politici e tecnici di diretta comunicazione tra il Mediterraneo e il mar Rosso. Ma il Metternich aveva dovuto abbandonare la guida del governo asburgico nel 1848, per la ventata rivoluzionaria suscitata da quella borghesia liberale che sarebbe stata poi la più attiva nel sostenere la realizzazione del canale di Suez.

L'appoggio del governo di Vienna al progetto di taglio dell'istmo di Suez andò progressivamente scemando (fatta eccezione per alcuni ministri, per lo stesso Metternich e, a

quanto è possibile giudicare anche per il fratello dell'Imperatore Francesco Giuseppe, Massimiliano), fino al punto in cui il governo non favorì, e in parte ostacolò, le iniziative di sottoscrizione delle azioni, riservate all'Austria, per la fondazione della Compagnia Universale del Canale Marittimo di Suez, sul finire del 1858, e compilò, agli inizi del 1859, le azioni sottoscritte.

Il problema della posizione che l'Austria doveva tenere nei confronti della questione che aveva ampie implicanze sul piano dei rapporti e delle convenienze internazionali oltre che su quello economico e finanziario, venne posto formalmente in sede competente — il Consiglio dei Ministri — il giorno 1 giugno 1858, in una seduta convocata espressamente con un unico oggetto all'ordine del giorno: Canale di Suez.

Delle discussioni seguite tra i ministri presenti è stato redatto un voluminoso e minuzioso verbale che a quanto ci risulta è inedito, conosciuto e letto da pochi ⁽¹⁾.

(1) Vienna, Haus- Hof- und Staatsarchiv, Kabinettskanzlei, Ministerratsprotokolle, Karton 16; Ministerkonferenz vom 1. Juni 1858, M.C.Z. 1890/58, fol. 1165-1208. Il documento consta di 35 pagine più allegati. La conoscenza dello stesso è dovuta a ricerche compiute a Vienna presso l'Archivio di Stato e presso la biblioteca Nazionale da parte del pronipote di Luigi Negrelli, il dottor Alessandro Negrelli-Moldelba attualmente dimorante a Salisburgo. La notizia del ritrovamento venne comunicata vent'anni fa circa dal Negrelli all'ing. Adami Gualtieri di Trento, il quale ne lasciò un piccolo appunto tra le carte, gli studi e le pubblicazioni su Luigi Negrelli da lui consegnati al Comune di Fiera di Primiero. Esplorando il fondo negrelliano giacente in quell'archivio comunale (di cui si dirà in seguito) venni a mia volta a conoscenza dell'esistenza del documento. In colloqui personali con il dott. Alessandro Negrelli accertai l'importanza del verbale della seduta del Consiglio dei Ministri di Vienna e ne richiesi fotocopia e trascrizione al direttore dell'Oesterreichisches Staatsarchiv di Vienna, il dottor Richard Blaas, valente studioso anche della storia del Risorgimento italiano. Il dottor Blaas mi confermò l'esistenza del documento, con la segnatura precisa, e mi fornì copia e trascrizione. Del che si ringrazia vivamente.

Il documento consente ora di ampliare la conoscenza dell'atteggiamento austriaco nella questione del Canale fino al momento della fondazione della Compagnia Universale.

* * *

« L'uomo che si interessò più vivamente alla questione del Canale — scrive il Sammarco ⁽²⁾ — è lo stesso che dominò la politica austriaca dell'epoca, il Principe di Metter-

(2) Angelo Sammarco « Storia del Canale di Suez », in « Gli Annali dell'Africa Italiana » anno III, vol. IV, 1940, pag. 49-165. Anche se risente, senza nasconderselo, l'influsso del clima politico italiano del tempo in cui fu pubblicata, e segnatamente degli indirizzi di politica estera antinglesi e antifrancesi, l'opera del Sammarco è la più organica tra quelle italiane e la più documentata. Il Sammarco si è valso di un ampio apparato critico e delle principali fonti archivistiche, comprese quelle delle raccolte egiziane, alla formazione delle quali ha contribuito con l'esplorazione degli archivi d'Italia, d'Austria e di Germania. Ebbe inoltre modo di consultare le carte del de Lesseps che la figlia di Luigi Negrelli, Maria Grois-Negrelli, nel corso di una causa intentata alla Compagnia Universale, ottenne dai tribunali francesi di far sequestrare e copiare. Il Sammarco poté inoltre prender visione di un voluminoso carteggio lasciato dal Negrelli, alla sua morte e conservato dalla figlia Maria. Da un inventario, copia del quale esiste nell'archivio comunale di Fiera di Primiero, risulta trattarsi di 1501 pezzi, riferentisi agli anni 1829-1858, in massima parte lettere familiari, di tecnici, politici, e dei principali protagonisti nella questione del Canale di Suez; vi sono inoltre ritagli di stampa dell'epoca ed opuscoli. Seguono altri 50 pezzi riferentisi agli anni 1858-1866, copie di lettere ed originali; e una miscellanea di altri 39, tra i quali lettere della e alla signora Negrelli e le copie degli atti i cui originali sono a Parigi; miscellanea che si estende dal 1895 al 1920 ma comprende anche 5 atti riferentisi agli anni 1826-1831, non riguardanti la questione del Canale. Crediamo sia questo il fondo Negrelli esistente ora negli Archivi del Ministero degli Esteri italiano del quale una apposita Commissione, presieduta da S. E. Gaspare Ambrosini, ha ripreso l'esplorazione per una pubblicazione documentativa, in occasione del primo centenario dell'apertura del Canale di Suez.

L'opera di Alfred Birk (« Alois von Negrelli », Vienna e Lipsia 1915-1925) in due volumi è condotta con rigoroso metodo e con ricca documentazione, ma — come ha già osservato il Sammarco — non si è valsa delle fonti dell'Archivio di Stato di Vienna.

nich ». Nelle sue memorie ⁽³⁾ egli si attribuisce una parte capitale nell'impresa, fin da quando essa non aveva ancora interessato così vivacemente l'opinione pubblica e la stampa — ciò che avverrà dal 1841 in poi — e cioè « nel suo primo sorgere ».

Devesi intendere ovviamente il sorgere della questione in senso di concretezza operativa e di problema politico, in quanto, come è noto, idee e vaghi progetti di taglio dell'istmo di Suez si erano susseguiti sin dalla più lontana antichità, erano stati ripresi nel periodo napoleonico con finalità antinglesi e nel quadro della politica di supremazia della Francia, e, infine, erano stati assunti come punto programmatico ideale della corrente sansimonista il cui capo Prospero Enfantin si recò in Egitto nel 1833 col proposito di indurre il vicerè Mohamed Alì ad assecondare il progetto.

Già nel 1842 ⁽⁴⁾ infatti il Metternich iniziava un'azione diplomatica intesa ad eliminare le preoccupazioni che ciascuna delle grandi potenze poteva nutrire nella tema che la nuova via di comunicazione turbasse a favore di altre la situazione commerciale e dei traffici marittimi e mutasse anche rapporti di forza nel campo della marina da guerra. Tesi costante del Metternich da quando iniziò ad occuparsi della questione, « anche dopo il *suo* ritiro dalla vita pubblica » sino alla morte, fu quella di concertare con le potenze europee le garanzie da darsi all'Egitto perché il Canale fosse utile anche a questo oltreché agli Stati europei (Mohamed Alì temeva che al canale, una volta costruito, gli Inglesi avrebbero applicato le porte e se ne sarebbero messe

⁽³⁾ « Aus Metternich's nachgelassenen Papieren », Vienna 1884, vol. VIII, passim.

⁽⁴⁾ Sammarco, op. cit., pag. 75.

le chiavi in tasca ⁽⁵⁾) e quelle da darsi all'Inghilterra perché desistesse dalla sua opposizione, prima implicita e attuata con manovre ritardatrici, poi esplicita e a livello governativo e parlamentare.

È stato documentato dal Sammarco, attraverso gli atti dell'Archivio di Stato di Vienna, che le comprensibili riserve di Mohamed Alì caddero nel 1844 quando il Metternich incaricò il console generale d'Austria, Laurin, di informare il vicerè che il governo austriaco si adoperava per impegnare le grandi potenze a dare le garanzie richieste dall'Egitto. Il Laurin poté infatti comunicare nel settembre dello stesso anno che Mohamed Alì si impegnava a sua volta a cominciare i lavori non appena ricevute le garanzie necessarie, ricercate dal Metternich presso le altre potenze.

Anche se la questione del Canale, per difficoltà tecniche e politiche inevitabili in sì grande impresa, si trascinò ancora insoluta per altri 15 anni, non pare dubbio doversi attribuire al Metternich il merito di averla posta sulla sua giusta strada e di aver indicato i mezzi per sbloccare i congegni delle complesse questioni internazionali che essa suscitava.

Quale si voglia sia l'anno in cui Luigi Negrelli iniziò ad occuparsi del progetto del Canale, il 1838 o il 1840 (secondo quanto argomenta il Brentari ⁽⁶⁾) o il figlio Oscar Negrelli) è certo che sul Metternich ebbe a influire notevolmente l'ingegnere trentino, che proprio nel 1840 era invitato dal governo austriaco a ritornare a prestare a questo i suoi servizi. Il Negrelli, come è noto, dal 1830 svolgeva la sua at-

(5) Così il Laurin al Metternich in data 1 febbraio 1843. Vedi Sammarco, op. cit., pag. 76.

(6) Ottone Brentari, trentino, fondò e diresse il periodico « Italia Bella », edito a Milano. Nel numero speciale del 1913, il Brentari pubblicò « Luigi Negrelli, autore del progetto del Canale di Suez ».

tività in Svizzera; aveva visitato nel 1836 la Francia e l'Inghilterra ⁽⁷⁾, e si era conquistato grande fama e stima degli ambienti ingegneristici e dei governi. Dal 1840 in poi la sua carriera fu rapida e brillante, tanto che lo portò ad essere ben presto ai vertici dell'amministrazione austriaca dei lavori pubblici. Fu da questa sua alta posizione che egli poté influire sull'opinione pubblica e sul governo viennese ed interessare l'una e l'altro alla questione del Canale. Lo ammise il Dufour-Feronce che a nome di una società industriale di Lipsia si era rivolto nell'aprile del 1845 al Metternich con la proposta di formare una società di capitali privati per realizzare il taglio dell'istmo di Suez.

Il governo austriaco nel 1846 rompeva ogni indugio e autorizzava il Negrelli a recarsi a Parigi per la fondazione della « Società di studi del Canale di Suez », a parteciparvi e ad assumere la direzione del gruppo di tecnici tedesco.

Le relazioni tra il Negrelli e il Metternich, con oggetto la questione del Canale, rimasero costanti e fiduciose anche dopo che il Principe dovette dimettersi a seguito degli avvenimenti del 1848. Risulta dai documenti, recati e pubblicati da altri, che il Negrelli si rivolgeva al Metternich per avere l'appoggio di consigli politici, e che questi restava fer-

(7) Di questo suo viaggio, come degli altri, il Negrelli tenne un succinto diario, nel quale oltre agli spostamenti e alle date degli stessi, appaiono note di osservazioni tecniche, corredate da schizzi e disegni. Il taccuino di questo viaggio, per il periodo 8 agosto, data della partenza da Zurigo, sino al 13 settembre, è conservato in originale nell'archivio comunale di Fiera di Primiero, depositatovi dall'ing. G. Adami che l'ebbe in dono dalla figlia del Negrelli, Maria Grois, nel 1934. Trattasi di un quadernetto di cm 14×9, di 100 pagine riempite di una fitta scrittura gotica, a penna e matita. La prima metà ha per titolo: *Meine Reise von Zurich nach Paris und London 1836*; la seconda: *Beobachtungen auf meiner Reise nach Frankreich und England 1836*.

Altri simili diari si trovano nell'archivio del Technisches Museum di Vienna, ove è pure conservata una copiosa corrispondenza del Negrelli.

mo all'idea non solo che l'Austria dovesse collaborare attivamente all'opera del Canale, ma anche dovesse adoperarsi per raggiungere quegli accordi tra le potenze europee che soli avrebbero superato l'opposizione dell'Inghilterra e le esitazioni e i timori della Turchia.

Trascriviamo a ulteriore conferma una lettera autografa di Negrelli, un passo della quale si riferisce precisamente a un colloquio con il Metternich e alla speranza di questi di superare l'opposizione inglese ove il Canale fosse in perpetuo vietato ad ogni nave da guerra. La lettera è inedita ⁽⁸⁾ e merita di essere conosciuta anche per altri particolari.

Vienna li 25 Gen. 1857

Pregiatissimo Sig. Cavaliere! ⁽⁹⁾

In riscontro alla grata sua del 23 corrente mi affretto a partecipare, che dei 10 esemplari dell'Atlante, su 100 esemplari del rapp. pervenuti a Vienna ⁽¹⁰⁾ non ne ho più uno, su di cui non sia disposto.

- 1. A. S. M. l'Imp.
- 1. P. Metternich
- 1. Conte Buol ⁽¹¹⁾
- 1. B. Bruck ⁽¹²⁾
- 1. B. Bach ⁽¹³⁾

⁽⁸⁾ La lettera è conservata nell'archivio comunale di Fiera di Primiero e proviene dalle carte del conte Giovanni Battista Bovio, pronipote di Luigi Negrelli.

⁽⁹⁾ Non essendovi la sovracoperta non risulta chi sia il cavaliere cui è diretta. Dal confronto della frase di indirizzo e di altre lettere di quel periodo sembra potersi dire con certezza che la lettera è diretta al noto finanziere cav. Pasquale Revoltella di Trieste che ha avuto non piccola parte nell'opera del Canale e che era in costanti relazioni col Negrelli e il de Lesseps.

⁽¹⁰⁾ Trattasi del rapporto definitivo che la Commissione internazionale di tecnici, fondata nel 1855, aveva completato alla fine del 1856 e redatto in un volume con annesso atlante.

⁽¹¹⁾ Ministro dell'Imperial Casa e ministro degli Esteri.

⁽¹²⁾ Ministro delle Finanze.

⁽¹³⁾ Ministro dell'Interno.

1. B. Toggenburg ⁽¹⁴⁾
1. Accademia delle Scienze
1. Accademia di geografia e geologia
1. (3 parole di dubbia lettura n.n.)
1. a me.

Eccomi dunque impossibilitato di secondare i suoi desideri. Amerei anzi sapere a chi Lei ne abbia offerto, onde per caso non si facciano doppie spese a danno di qualche altro che si contenterebbe anche del solo rapporto.

In attenzione del ritorno di S. E. Bruck ebbi ieri una lunga conferenza con S. A. il P. Metternich, il quale mi fa supporre che se la S. Porta dichiara chiuso a perpetuità ad ogni nave di guerra il canale dell'Istmo, l'Inghilterra desisterebbe dalla sua opposizione ⁽¹⁵⁾. Lo scrivo alla acchiusa al Sig. Pres. Conrad ⁽¹⁶⁾, affinché ne dia parte al Sig. de Lesseps tostoché ritorna dal Soudan e La prego di farla partire col Vapore del 27.

Dio voglia, che il Vicerè ed il Sig. de Lesseps ritornino presto da quei paesi insalubri ⁽¹⁷⁾, e diano di piglio all'affare con quella ener-

⁽¹⁴⁾ Ministro del Commercio.

⁽¹⁵⁾ Il corsivo è nostro.

⁽¹⁶⁾ La presidenza della Commissione fu offerta a Pietro Paleocapa, ingegnere di fama europea e più volte ministro dei lavori pubblici del regno piemontese nei gabinetti d'Azeglio e Cavour. Non avendo il Paleocapa accettato per motivi di salute la presidenza, essa fu affidata al Conrad.

Sul Paleocapa e sull'apporto degli Italiani all'opera del Canale, vedasi: Mario Baratta « Paleocapa e il taglio dell'istmo di Suez », Istit. Geog. De Agostini, Novara, 1929, e: Luigi Torelli « Il Canale di Suez e l'Italia », stab. G. Civelli, Milano, 1867.

⁽¹⁷⁾ La frase augurale, sincera ed affettuosa, lascia capire che nonostante qualche tensione tra il Negrelli e il de Lesseps al momento della costituzione della Commissione internazionale e nonostante qualche giudizio di riserva del primo sul secondo, i rapporti tra i due erano rimasti buoni. Quanto sarebbe avvenuto di increscioso in ordine alla contestazione di meriti, alla attribuzione di riconoscimenti e al rispetto di diritti morali e materiali — tutte questioni sulle quali fu aperta e continua una vivace polemica — va assegnato al periodo posteriore alla morte del Negrelli.

Vienna li 25 Gen. 1857.

Pregiatissimo Sig. Cavaliere!

Ho risontrato alla grata sua del 23 corrente
un affetto a parteciparle, che dei 10 esem-
plari dell'Atlante, su 100 esemplari del rap-
pervenuti a Vienna, non ne ho più uno,
su di cui non sia disposto.

1. A. S. M. l'Imp.

1. P. Metternich

1. Conte Duval

1. B. Bruck

1. A. Bach

1. B. Torggemburg.

1. Accademia delle Scienze

1. Accademia di geografia e geologia

1. Anstehend d. Iskeles

1. a me.

Eccomi dunque incapabile di secondare
i suoi desiderii. Amerei anzi sapere, a chi
Lei ne abbia offerto, onde per caso non
si facciano doppie spese a danno di qualche
altro che si contenterebbe anche del solo
rapporto.

In attesa del ritorno di S. E. Bruck

abbijeri una lunga conferenza con S. A.
il P. Metternich, il quale mi fa sapere,
che se la S. Porta dichiara chiuso a perpe-
tuità 'ad ogni nave di guerra il canale
dell'Istmo, l'Inghilterra se lo libererebbe
dalla sua opposizione. Le scrivo alla
soddisfatta al Sig. Pres. Concord, affinché
in dia parte al Sig. de Lesseps tostochè
ritorna dal Sudan - e la prego di
farla partire col Vapore del 27.
Dio voglia, che il Vapore, ed il Sig. de
Lesseps ritornino presto da quei paesi
insolubili, e dieno di piglio all'affare
con quella energia, che veste tanto bene
il uno, e l'altro. Del suo viaggio d'
Egitto ritengo che si debba attendere il
prossimo Autunno - e forse si allora
potremmo andar insieme.

Di là la conservi, e resto

Suo aff. amico

Negretti

La lettera di Luigi Negrelli al cav. Pasquale Revoltella. Da Vienna, 25 gennaio 1857. (Archivio Comunale di Fiera di Primiero).

gia, che veste tanto bene e l'uno e l'altro. Pel suo viaggio di Egitto ritengo che si debba attendere il prossimo autunno e forse in allora potremmo andar insieme ⁽¹⁸⁾.

Dio la conservi, e resto

Suo aff.º amico

Negrelli

Che la cura costante del Metternich fosse quella di sbrogliare la matassa internazionale così da avere consensi ed appoggi dalle potenze interessate a superare l'opposizione inglese è confermato da altra lettera, già pubblicata dal Sammarco ⁽¹⁹⁾, nella quale si ha notizia di ulteriori colloqui del vecchio uomo di stato con il Negrelli. Questi, scrivendo il 21 febbraio 1857 al Revoltella, lo informava che avendo consultato il Metternich sul *modus tenendi* all'arrivo del signor de Lesseps da Kartum, ne aveva avuto il parere che: « qualunque passo si faccia, non si debba giammai dimenticare che il punto di gravità morale e politico, e che deve garantire il taglio dell'Istmo per sempre, si trova a Costantinopoli, e che sia là ove si debbano concentrare gli uffici di tutto il mondo, onde agevolare al Governo Ottomano la maniera di emettere il suo "exequatur" senza che Lord Stratford de Redcliffe si opponga prima che lo si possa considerare come "un fait accompli"; mentre una volta scritto sotto i suffragi di tutte le altre Potenze, e persino, diciamolo del Mondo intero, l'Inghilterra dovrà sottomettersi a faire bonne mine . . . ».

⁽¹⁸⁾ Il Negrelli si era recato per la prima volta in Egitto il 17 novembre 1855 come membro di un gruppo di tecnici della Commissione internazionale. Il viaggio di cui si parla nella lettera non poté compiere per motivi di salute, in quanto rinviata la spedizione sino al maggio del 1858, egli era già colpito dalla malattia che lo condusse a morte il 1º ottobre dello stesso anno.

⁽¹⁹⁾ Sammarco, op. cit., pag. 83.

Dal Metternich era « partita l'idea di una dichiarazione di neutralità » del Canale, come precisa il ministro del commercio von Toggenburg nella seduta del Consiglio dei Ministri del 14 giugno 1858, secondo il citato Verbale ⁽²⁰⁾ che illustreremo nelle pagine seguenti. Non era lontano — quando il vecchio uomo di stato iniziò ad appoggiare l'opera del Canale — il giorno in cui (13 luglio 1841) era stato sottoscritto il cosiddetto « trattato degli stretti » che chiudeva Dardanelli e Bosforo a tutte le navi da guerra, di ogni Potenza. Su questo indirizzo diplomatico, come su quello di indurre la Turchia a dimettere i timori che il Canale avrebbe segnato un ulteriore passo in avanti verso il totale indipendentismo egiziano, si mosse dunque per lungo tempo l'azione politica austriaca.

Il 1848 aveva allontanato il Metternich dal governo e la situazione politica nella monarchia asburgica, come in tutta Europa, si era fatta pesante con lo scoppio aperto del conflitto tra assolutismo e costituzionalismo e con l'insorgenza del potere delle classi borghesi, dietro le quali premevano anche le classi operaie. Il Metternich conservò nella nuova Austria autorevolezza e prestigio, ma non era più in una posizione politica tale da determinare e da esprimere ufficialmente l'orientamento in politica estera ed economica della Corte e del governo di Vienna. Questa rimase favorevole all'opera del Canale, formalmente sino al primo semestre del 1858, ma più per le pressioni e l'azione di singole influenti personalità — di cui diremo — che per una decisione assunta a livello governativo.

Lo ricorda, in apertura della seduta del Consiglio dei Ministri del 1° giugno, il Presidente, ministro della Impe-

(20) È il documento da noi citato alla nota n. 1. D'ora in poi lo indicheremo solo come « Verbale ».

rial Casa e degli Esteri, conte von Buol-Schauenstein. « La questione all'ordine del giorno (canale di Suez) — egli disse — non è ancora giunta a un punto tale da poter essere considerata come un problema politico del governo austriaco. Perché essa sia tale dovrebbe sussistere un'autorevolissima richiesta da parte di Sua Maestà, o degli i.r. Ministeri, o di un governo straniero. Nessuno dei tre casi si è finora verificato ».

Questa sottigliezza procedurale, usata dal Buol, come si vedrà, a propria difesa, corrispondeva solo parzialmente al vero poiché da tempo l'Austria aveva dato disposizioni alle proprie rappresentanze estere, specialmente a quella presso la S. Porta, di facilitare la soluzione delle questioni connesse con il progetto di taglio dell'Istmo. Già si sono ricordate le istruzioni del Metternich al console generale di Austria in Egitto, che risalgono ancora al 1844, e l'autorizzazione data al Negrelli (dopo che egli aveva inviato una relazione al governo austriaco in data 9 luglio 1846) di partecipare alla « Società di studi del Canale di Suez » costituita il 27 novembre 1846. Ma deve anche ricordarsi che il gruppo tedesco (così esso si denominava; meglio sarebbe dirlo austro-italiano) ⁽²¹⁾ fu il primo a costituirsi, dandone avviso il 2 gennaio 1847 a Parigi e inviando il primo versamento di 10.000 franchi; non solo, ma va rilevato anche che la squadra di ingegneri di questo gruppo fu la prima a partire — il 25 marzo 1847 — per l'Egitto onde compiere le necessarie rilevazioni per trovare il posto più adatto per

(21) Del gruppo austro-italiano di aderenti alla Società di studi facevan parte, oltre al Negrelli, la Camera di Commercio di Venezia, il Comune, la Borsa e il Lloyd di Trieste. I membri di ciascun gruppo (gli altri due erano quello francese e quello inglese) furono fissati — per statuto — nel numero di 10, con a capo un ingegnere.

l'incile del Canale sul Mediterraneo, ritornando ai primi di agosto a Vienna ⁽²²⁾.

Tutto ciò non sarebbe potuto avvenire senza un preciso consenso del governo di Vienna che devesi ritenere, a conclusione, esser stato sicuramente favorevole all'impresa. Ma

(22) L'aver richiamato queste date e questi fatti, ci porta a parlare, in nota poiché non riguarda l'oggetto principale di questo studio, di una questione non poco dibattuta e motivo anche di polemiche che sono uscite dall'ambito degli storici e dei tecnici, fino ad assumere toni di contese nazionalistiche. Intendiamo parlare del riconoscimento del contributo di Luigi Negrelli, quale tecnico e progettista, ignorato o sottovalutato in genere nella pubblicistica storica e informativa francese e inglese, meno in quella tedesca, esaltato da parte di quella italiana che attribuisce non di rado al Negrelli la priorità dell'idea e la paternità del progetto esecutivo. È cosa miserevole che, o per ignoranza o per assurdo nazionalismo — che sul piano storico e scientifico deve essere ripudiato — si ignori, come fa ad esempio l'Enciclopedia Britannica nella stessa sua ultima edizione (vedi Suez-Canal, pag. 516 e segg.) anche il nome di Negrelli. Allo stesso modo è per lo meno giudizio parziale quello di non distinguere il settore tecnico, in cui il Negrelli primeggiò, da quello politico-organizzativo e finanziario in cui spiccò la figura del de Lesseps cui assai spesso è attribuito tutto il merito dell'opera.

La vertenza non può riguardare l'idea in generale di congiungere con un canale navigabile Mar Mediterraneo e Mar Rosso; ché essa risale ancora all'antichità egiziana ed è stata ripresa via via nel tempo sino a Napoleone I. Né può riguardare i progetti di grande massima e di massima, elaborati da altri ingegneri sicuramente prima che il Negrelli ponesse mano a studi precisi, anche se il suo interesse concreto per l'argomento fosse iniziato — come vuole il Bren-tari, op. cit. — nel 1838. La discussione non può restringersi dunque che su due quesiti: priorità e paternità del progetto di taglio diretto e paternità del progetto esecutivo. È su questi due temi che gli storici della scienza e della tecnica dovrebbero concentrare le loro ricerche, poiché a nulla vale affermare o negare senza il suffragio di documenti.

Il Sammarco a pag. 121 dell'op. cit. scrive che scartati, dopo un'analisi acuta e precisa del Paleocapa, i due progetti di tracciato indiretto, e quello di canalizzazione diretta di Linant-Mougel che comportava delle chiuse « La Commission internationale (nel giugno del 1856), dopo approfondito esame e discussione approvò pienamente il disegno che il de Negrelli aveva fissato fin dal 1847, come è espressamente riconosciuto nei processi verbali e nel rapporto della Commissione stessa ».

Il Sammarco afferma ciò sulla base di documenti pubblicati dal de Lesseps in « Perceement de l'Isthme de Suez » e da altri; non cita documenti di prima mano. Ma se così è, nessun dubbio resterebbe che al Negrelli va riconosciuto il



Pour la Société d'Études du Canal de Suez.
Groupe Maguande.
Regard.

Théodore Pottier
Gustave
Léon Mayeux

Particolare di elaborato tecnico, recante, nell'originale, la firma autografa di Luigi Negrelli. Anno 1847. (Biblioteca Nazionale Austriaca, di Vienna).

merito di aver presentato il tracciato definitivo, quello adottato ed eseguito, anche se non un progetto esecutivo di dettaglio che implica una enorme quantità di documenti, calcoli, relazioni, mappe e disegni e un'organizzazione di uffici e personale che non mi risulta il Negrelli avesse a disposizione, specie nel 1855 anno in cui si ritirò per qualche tempo a Primiero.

La questione comunque essa sia posta non può sminuire il valore dell'opera, preminente sul piano tecnico, del Negrelli e determinante per la scelta del progetto di canalizzazione.

Spetta, come si disse, ai tecnici di risolvere la questione della priorità degli studi e dei progetti di Negrelli, quando essi potessero consultare e comparare tutti i documenti necessari e i vari progetti e disegni, con la precisazione degli anni cui si riferiscono. Il che non mi risulta che sino ad oggi sia stato fatto, anche perché le fonti sono disperse e forse non tutte e compiutamente conosciute.

A titolo di contributo esponiamo qui la storia del ritrovamento di alcuni elaborati tecnici che crediamo non siano stati ancora resi pubblicamente noti, aggiungendo la riproduzione di tre di essi e alcune considerazioni.

È noto che della questione del Canale si interessava attivamente Massimiliano d'Asburgo, vicerè a Milano dal 1857 e poi sacrificato nella folle avventura messicana. A lui erano stati inviati rapporti e relazioni, conservati assieme alla corrispondenza che egli teneva con molti, sulla impresa del taglio di Suez, — e fra questi con Said pascià e con Negrelli — nell'archivio di Miramare, detto Archivio Messicano, ora presso l'Archivio di Stato a Vienna. Il Negrelli stesso — secondo le ricerche fatte dal citato pronipote dott. Alessandro — avrebbe inviato a Massimiliano, forse nel 1857, i disegni e piani di cui parliamo. Seguì il 1858 anno in cui l'Austria, come è esposto in questo studio, decise di disinteressarsi del Canale; e poi la guerra del 1859 e poi la disgraziata avventura messicana. L'archivio di Massimiliano restò a Miramare fino alla guerra 1915-18. La rapida avanzata delle truppe italiane, dopo la ripresa offensiva del 1918, portò all'occupazione dei territori orientali d'Italia e alla loro annessione. Gli archivi e il materiale storico avrebbero dovuto restare sul posto. Ma tutto il materiale dell'Archivio messicano era stato invece trasferito a Vienna e collocato alla rinfusa nei sotterranei della Biblioteca Nazionale, donde venne verosimilmente ripreso e riordinato presso l'Archivio di Stato a Vienna, costituendo l'Archivio Messicano, che il Sammarco esplorò.

Ma qualcosa sfuggì o fu dimenticato, e rimase ancora presso la Biblioteca Nazionale. Quando i bombardamenti aerei della seconda guerra mondiale consigliarono di sfollare uomini e cose preziose dalle città più soggette al pericolo di devastazioni e incendi, anche il materiale della Biblioteca Nazionale di Vienna fu nel 1944 trasferito in un castello vicino, occupato successivamente dalle truppe russe. A guerra finita occorsero molti mesi prima che il materiale, impaccato per il riordino, fosse riportato alla sua sede. Passarono ancora altri anni e solo nel 1953 venne alla luce una grossa teca blu (1,50×0,80) che aveva intatto il sigillo di Miramare. Aperta, essa mostrò di contenere 18 piani, 16 dei

della costanza di questo orientamento di Vienna, nella questione, si ha un'ulteriore prova nell'opera svolta dal barone von Bruck.

Oltre al Metternich colui che più attivamente sostenne la tesi che l'Austria doveva essere positivamente interessata e favorevole al taglio dell'istmo, fu il barone von Bruck. Tale tesi, — ricorda nel Verbale, in polemica con il Buol-Schauenstein — egli aveva sostenuto, in concordanza con gli orientamenti governativi, in tutti i suoi precedenti incarichi, quale direttore del Lloyd austriaco, come ministro del commercio in precedenti gabinetti e come internunzio a Costantinopoli. Già nel 1851 l'Enfantin pregava il Dufour-Feronce e il Negrelli di intervenire presso il von Bruck, allora internunzio a Costantinopoli, perché a sua volta sviluppasse una opportuna azione diplomatica onde neutralizzare l'influenza negativa inglese sulla Santa Porta. E nel 1853 il Negrelli, scrivendo all'Enfantin, si diceva sicuro che il von

quali relativi a disegni e misurazioni del gruppo di ingegneri austriaci che avevano compiuto i rilievi in Egitto, così come si è detto sopra.

Fin qui la narrazione del dott. Alessandro Negrelli-Moldelba; il quale si fece rilasciare nel 1965 dalla Biblioteca Nazionale di Vienna fotocopie dei disegni, che inviò in dono al cav. Antonio Orsingher di Primiero « come segno di riconoscenza per le sue cure alle vicende di Luigi Negrelli ». Dagli eredi del cav. Orsingher mi sono state gentilmente prestate per conoscenza e per riproduzione; del che si ringrazia.

Piani e disegni di misurazioni sono del « gruppo alemanno » della « Società di Studi del Canale di Suez » e portano la firma autografa di Luigi Negrelli, capo del gruppo stesso, oltre che quelle di tre altri, poste in calce. Gli elaborati tecnici si riferiscono alla baia di Pelusio e all'incile del Canale nel Mediterraneo. Non vi sono date, né noi conosciamo se vi sia una lettera accompagnatoria a Massimiliano d'Asburgo, né di che anno e giorno fosse. Ma tutto concorre a far ritenere che piani e disegni di misurazione, dei quali si parla, siano quelli risultanti dai lavori di rilevazione condotti dal gruppo di tecnici (ed eseguiti su istruzioni del Negrelli) nel 1847, durante o dopo la permanenza degli stessi in Egitto, e comunque firmati dal Negrelli ad assunzione della responsabilità scientifica. Essi risalgono dunque a un periodo precedente alla entrata in scena del de Lesseps e alla costituzione della Commissione Internazionale.

Bruck avrebbe colto il momento favorevole per trattare « con tutto l'ardore » la questione nelle vie diplomatiche. Nel 1854 dal Dufour-Feronce il von Bruck è definito come colui che « più caldamente parteggia per l'impresa »; ed è sempre al von Bruck che si consiglia il de Lesseps di rivolgersi per indurre il Sultano a concedere la sua sanzione al primo firmano di concessione. Del sincero interessamento del von Bruck si ha ancora notizia in una memoria che il Negrelli inviò a Massimiliano d'Asburgo il 25 febbraio 1855, nella quale informava l'arciduca del lavoro della « Società di studi » della forzata interruzione conseguente alle rivoluzioni del 1848, della concessione ottenuta dal de Lesseps e della fiducia nello « speciale appoggio » dell'internunzio a Costantinopoli, appoggio riconosciuto anche dal Dufour-Feronce in una relazione, dell'aprile 1855, indirizzata allo stesso Metternich. Infine, nel 1855, il de Lesseps in una lettera indirizzata al von Bruck, allora ministro delle finanze, scriveva: « Sua Altezza Reale (il Vicerè Said) mi incarica di comunicarvi che ha fatto iscrivere il vostro nome e quello del Signor de Negrelli tra i fondatori della sua impresa, la quale non può trovare protettori più illustri e più potenti del Ministro austriaco e del celebre ingegnere della Lombardia e del Veneto » ⁽²³⁾.

Sulla stessa linea del von Bruck stettero Massimiliano d'Asburgo e il ministro del commercio von Toggenburg. Il primo con la sua larga visione umanistica, con il suo amore per la cultura, con il suo vivo interesse per le cose italiane e in particolare per il Lombardo Veneto in cui portò — o cercò di portare — metodi di governo più liberali e tolleranti, aveva presenti i rilevanti interessi che dal taglio dell'Istmo di Suez sarebbero venuti ai porti di Venezia e Trieste. Il se-

(23) Per la documentazione vedasi Sammarco, op. cit., passim.

condo, quale ministro del commercio, era il più idoneo a comprendere i vantaggi che dal Canale avrebbe avuto l'Austria che col porto di Trieste veniva a trovarsi naturalmente favorita nei traffici con l'oriente.

Della favorevole disposizione dell'uno e dell'altro alla grande impresa, già è stata data da altri la sicura documentazione.

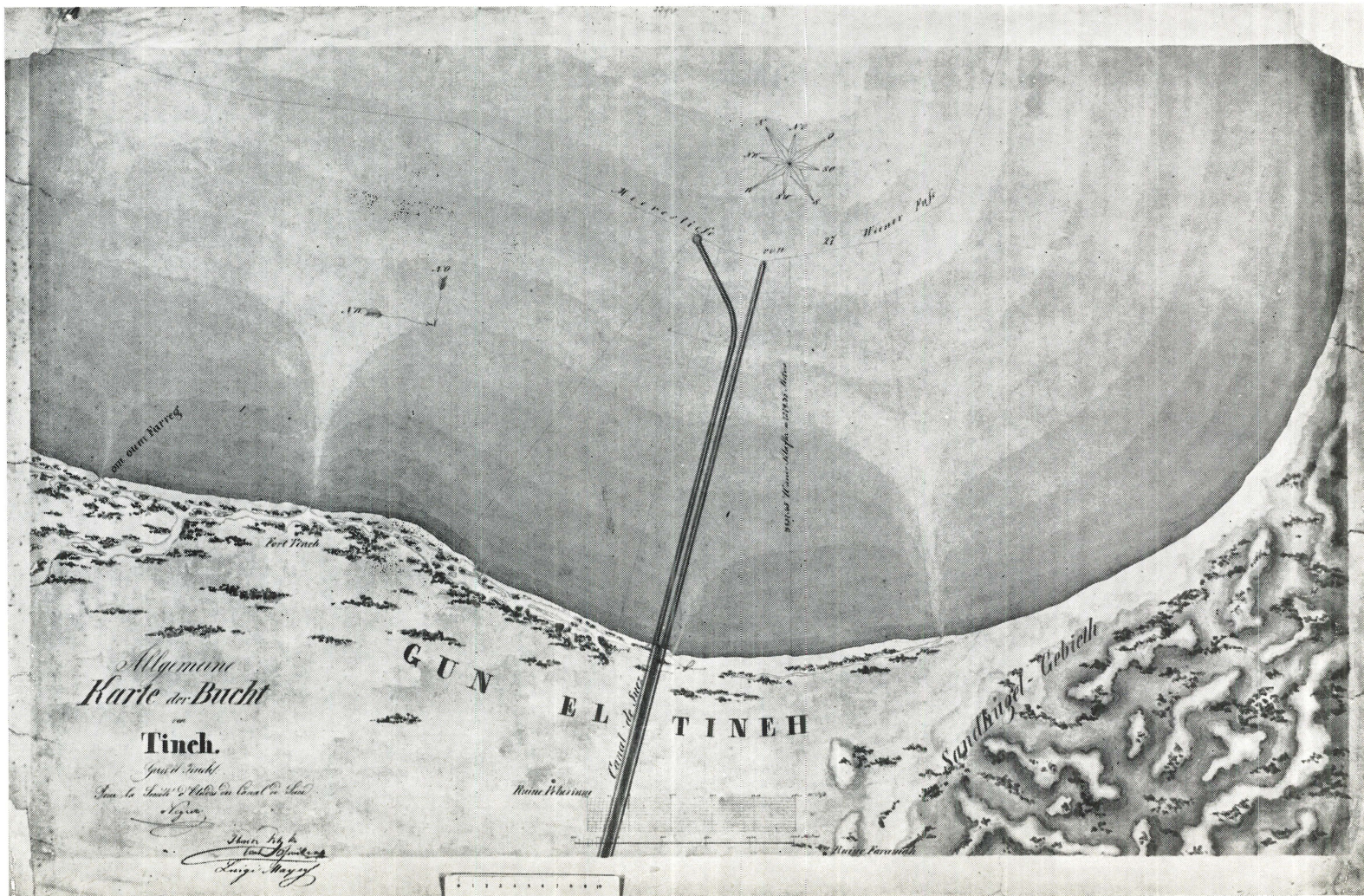
Il barone von Bruck, nella sua qualità di ministro delle finanze, in coerenza con un atteggiamento del governo austriaco che datava dal 1842, poteva scrivere al de Lesseps in data 1 ottobre 1855: « D'accordo con il Ministro del commercio e dei lavori pubblici approvo che il Signor de Negrelli faccia parte della Commissione da proporre al Viceré e si rechi in Egitto insieme a voi . . . Soltanto dopo il vostro ritorno dall'Egitto ci occuperemo della organizzazione finanziaria e amministrativa della Società internazionale di esecuzione; io mi riservo di comunicarvi per quel tempo i nomi delle persone, che in base alla loro situazione possono nella maniera più efficace contribuire al successo della grande impresa » ⁽²⁴⁾.

Si era dunque, alla fine del 1855, dinnanzi ad una presa di posizione ufficiale dell'Austria, con una decisione che se non era a livello di governo, nella sua completezza, era almeno e certamente una decisione interministeriale.

* * *

Il 27 marzo 1858 il Ministro della Imperial Casa e degli Esteri, conte Buol-Schauenstein, inviava all'internunzio a Costantinopoli barone Prokesch, una istruzione diplomatica in cui si avvertiva che « il condurre a termine il progetto (*del*

⁽²⁴⁾ Sammarco, op. cit., pag. 117 e nota 1 alla stessa pagina.



Altro degli elaborati tecnici a firma Negrelli. Anno 1847.

Canale) non poteva esser collocato fra i desiderata dell'imperial governo » ⁽²⁵⁾.

Poiché tutta l'azione diplomatica dell'Austria era stata impostata sui due capisaldi, primo di ottenere la neutralizzazione del Canale, secondo di indurre la Turchia a concedere il suo assenso, l'istruzione data al barone von Prokesch manifestava un radicale mutamento della politica di Vienna nella questione del Canale. Le pressioni esercitate sulla Santa Porta perché ratificasse il primo firmano del Viceré d'Egitto e il secondo di data 5 gennaio 1856, venivano così rinnegate dalla decisione del Buol che non era solo di prudente riserva — come egli dirà poi, l'1 giugno 1858, nella seduta del Consiglio dei Ministri —, ma di esplicita affermazione che l'Austria non desiderava l'ulteriore progresso nella realizzazione del Canale.

Quali i motivi di questa presa di posizione del ministro degli esteri, tanto grave da provocare quasi una crisi di governo ⁽²⁶⁾? Comunemente ci si riferisce all'opposizione ingle-

⁽²⁵⁾ Allegati al Verbale, o perché richiamati dai ministri partecipanti alla seduta o perché formalmente da essi dimessi nel corso della stessa, si trovano, in copie prodotte nel tempo, i seguenti atti:

1. Istruzione al sig. von Huber in Alessandria, Vienna, 26 settembre 1857.
2. Istruzione al barone von Prokesch in Costantinopoli, Vienna, 27 marzo 1858.
3. Estratto di lettera del direttore di cancelleria dell'i.r. Consolato Generale in Londra, nob. von Cattanei, 26 agosto 1858 (?).
4. Nota del Principe Metternich, 28 aprile 1843, a S.E. il Presidente della Camera dei Signori, nob. von Kübeck.
5. Estratto da un rapporto dell'i.r. Console Generale Laurin, Alessandria, 15 ottobre 1842.
6. Copia di un dispaccio del Principe Metternich al Console Generale, signor von Laurin in Alessandria, Ischl, 6 agosto 1844.

⁽²⁶⁾ Apparve infatti chiaramente che era stata messa in forse l'identità di vedute che il Consiglio aveva su questioni di politica estera, con uno scontro aperto e vivace tra il ministro degli esteri da una parte e i ministri delle finanze e del commercio dall'altra.

se al taglio dell'Istmo di Suez, della quale nulla diremo poiché è stata ampiamente esposta e trattata e documentata nelle sue motivazioni economiche e politiche da quanti si sono occupati della questione del Canale.

Vero è che nel 1857 l'opposizione inglese contro il Canale si era fatta più insistente e più dura, sino a raggiungere il vertice di operazioni militari come l'occupazione dell'isola di Perim per controllare il traffico nel Mar Rosso, e quello di aperta condanna, tecnica e politica, del progetto di taglio dell'Istmo, pronunciata in Parlamento da Lord Palmerston. Ma questa opposizione non era un fatto nuovo; lo sottolineava lo stesso premier inglese quando rispondendo ad una interpellanza rivoltagli alla Camera dei Comuni, il 7 settembre 1857, diceva: che il Governo di Sua Maestà non poteva incoraggiare il Sultano a concedere l'autorizzazione alla escavazione del Canale di Suez, avendo esso combattuto già da quindici anni con ogni suo potere, a Costantinopoli e nell'Egitto, codesto disegno.

Il governo austriaco non si trovava dunque di fronte a nulla di nuovo, da parte dell'Inghilterra, e il suo mutato atteggiamento va perciò ricercato in altre cause.

Il von Buol, nella seduta del Consiglio dei Ministri del 1° giugno 1858, dopo aver gettato manciate di scetticismo sulla realizzabilità tecnica e sui vantaggi economici del Canale, a giustificazione dell'istruzione impartita al baron Prokesch, così disse, come risulta dal Verbale:

« Preoccupazioni ancora maggiori derivano dal punto di vista politico contro l'autorizzazione a tale impresa. Le possibili conseguenze dell'apertura di un canale attraverso l'istmo di Suez non si possono neppure valutare. Una delle prime potrebbe essere il distacco dell'Egitto dalla sovranità turca. Già un tentativo del genere deve per forza portare a

delle complicazioni, che turberanno l'accordo fin qui felicemente mantenuto fra le Grandi Potenze e renderanno vani per lungo tempo tutti i vantaggi commerciali che ci si attende dal progetto. E se il tentativo riuscisse, non c'è da attendersi nessuna pacificazione, ma piuttosto una complicazione ancor maggiore. Infatti, l'Egitto ben difficilmente riuscirà ad affermare la propria indipendenza; esso diventerà invece oggetto di rivalità da parte di ambedue le Potenze occidentali, e presto o tardi preda dell'una o dell'altra. È vero che si vogliono prevenire tali conseguenze mediante la dichiarazione di neutralità del Canale o costruendo fortificazioni con guarnigioni delle Grandi Potenze; ma ognuno sa bene in quale conto debbano tenersi misure del genere. Il potente non si lascia trattenere da esse nel perseguimento dei propri interessi. È mia convinzione che *l'attuale situazione delle condizioni politiche fa sperare che l'impresa non sia realizzata* ».

La debolezza di queste argomentazioni fu rilevata dal ministro del commercio, von Toggenburg, nella successiva seduta del 14 giugno, prosecuzione di quella del 1° giugno. In verità le obiezioni avanzate dal von Buol erano le stesse tesi inglesi e comunque non si riferivano a fatti o situazioni nuove. Ai suoi colleghi di governo von Buol non aveva aperto il suo pensiero, come non lo aprì nel corso di tutta la discussione, talché nella risposta il ministro von Bruck osservò che erano state portate avanti « oscure preoccupazioni politiche inesprimibili ».

Solo in chiusura della seduta del 14 giugno von Buol scoprì un poco le sue carte. Posto dinnanzi ai documenti prodotti dal von Toggenburg e dal von Bruck a testimonianza che l'Austria aveva appoggiato il progetto del Canale fin dal 1843 e 1844, egli rispose che « non ne aveva avuto alcuna cognizione » e che « l'avesse anche avuta *egli non avrebbe*

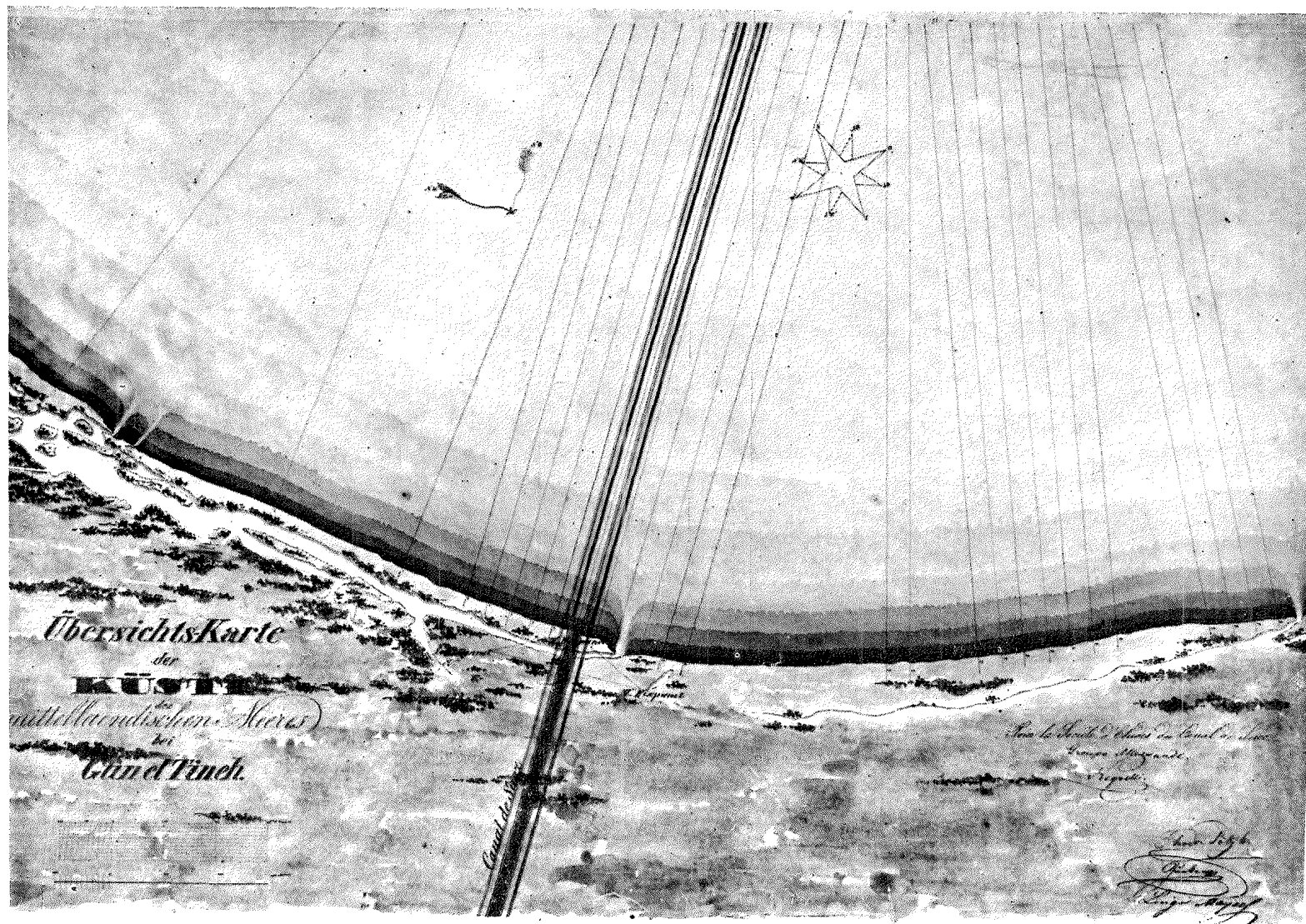
potuto nascondersi quale grossa differenza passasse tra la situazione politica del 1844 e quella del 1858 ».

Era dunque la nuova situazione politica, di rapporti internazionali ed interni, quella che induceva il ministro degli Esteri e il ministro dell'Interno a provocare una clamorosa revisione dell'atteggiamento austriaco nella questione del Canale.

Fu infatti il solo ministro dell'Interno, nob. von Bach, a schierarsi a fianco del von Buol, con un breve intervento che senza entrare nel merito delle questioni, si richiamava anch'esso alle nuove condizioni dei rapporti politici — non meglio specificate — e alla responsabilità e competenza del ministro degli Esteri in argomento.

È interessante il commento che nel suo diario ha lasciato il Capo della Polizia, nob. von Kempen, presente alla sola seduta del 1° giugno, quando von Bach non aveva ancora parlato: « Oggi ha avuto luogo una riunione di ministri. Mentre il ministro Toggenburg e particolarmente Bruck hanno discusso il progetto prendendo decisamente posizione per la realizzazione del Canale di Suez, il conte Buol si è espresso oggi in modo assolutamente imprevisto, dichiarando che l'Austria non intende appoggiare questo progetto. Il barone Bruck ha sfogato il proprio malumore contro il conte Buol con aspri interventi. Toggenburg ha auspicato un aggiornamento della riunione e Bach ha mostrato il suo volto mefitofelico fra le quinte, quel tanto che basta per lasciar capire che era stato lui ad influenzare il Ministro degli Esteri » ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ « Tagebuch des Polizeiministers Kempen, von 1848-1859 » herausgegeben von Josef Carl Mayr, pag. 476. Oesterreichischer Bundesverlag. Vienna e Lipsia, 1931.



Uno degli schizzi e disegni tecnici del gruppo tedesco della « Società di studi del Canale di Suez », firmato da Negrelli. Anno 1847 (già dell'Archivio Messicano di Miramare, poi alla Biblioteca Nazionale Austriaca di Vienna.

Lo schieramento delle tesi in Consiglio dei Ministri vedeva dunque uniti, contro il Canale, ministro degli Esteri e ministro degli Interni; uniti, a favore dell'attiva partecipazione dell'Austria alla realizzazione dell'impresa, ministro delle Finanze e ministro del Commercio. Le preoccupazioni politiche dunque contro gli interessi economici! Su una posizione più cauta, ma non negativa, stettero il ministro del Culto, conte von Thun e il ministro della Giustizia conte von Nadasdy. L'aiutante generale nob. von Kellner sostiene la tesi che comunque il governo non dovesse esprimersi contro l'impresa.

Per conoscere, non a mo' di induzione, ma sulla base di sicura documentazione storica le ragioni di politica interna per cui l'Austria nel 1858 assunse l'atteggiamento negativo nei confronti del taglio dell'Istmo, sarebbe necessaria una ricerca approfondita che noi non abbiamo svolto. Certo è che non ostante gli avvenimenti del 1848 — o forse proprio in conseguenza di essi — la contrapposizione tra il conservatorismo nazionale ed economico della vecchia Austria assolutistica e i nuovi indirizzi di sviluppo economico, ricercati col commercio e coll'industria, era più viva che mai. Da una parte le vecchie classi dirigenti che fondavano la loro ricchezza sulla proprietà terriera e sull'agricoltura, dall'altra le nuove classi borghesi, del commercio e dell'industria, con le loro nuove idee di liberalizzazione dei traffici, con tutte quelle conseguenze di ordine anche spirituale e sociale, quelle stesse che avevano sconvolto l'Europa, dalla rivoluzione di luglio in Francia, al 1848, che aveva acceso il fuoco della rivoluzione anche negli stati asburgici.

È lo stesso von Buol che proprio in apertura di seduta rileva la contrapposizione a suo avviso esistente tra la nuova economia e l'economia tradizionale. « Per quanto riguarda

il primo (*il punto di vista economico*) — egli dice a Verba-
le — qualsiasi progetto, per quanto fantastico e di difficile
realizzazione, sarà in qualsiasi epoca bene accetto a coloro
cui esso apre prospettive di un enorme sviluppo del traffico
commerciale. Non c'è quindi da stupirsi se il progetto di
Lesseps è stato salutato con tanto entusiasmo dal mondo
degli affari. Mi permetto tuttavia di esprimere i miei dubbi,
se l'enorme sviluppo e l'ampliamento dei traffici commer-
ciali siano atti a garantire in modo assoluto l'utile previsto
anche per quanto concerne l'economia nazionale ».

Contro questo giudizio dubbioso di von Buol sui pos-
sibili vantaggi generali per l'economia nazionale, reagì effi-
cacemente nella seduta del 14 giugno il ministro del Com-
mercio, von Toggenburg. Egli iniziò parlando dei risultati
conseguiti dalla « Società di studi del canale di Suez » e
dalla « Commissione internazionale » ⁽²⁸⁾ e proseguì:

« Secondo la mia opinione, il progetto del taglio del-
l'istmo di Suez merita tutt'ora il vivo interesse che il go-
verno austriaco gli ha tributato sin dal principio. In base
ad esatti studi preventivi da parte dei più competenti esper-
ti, esso è stato ripetutamente ed abbondantemente esamina-
to e ritenuto realizzabile. . . . Dal punto di vista commer-
ciale è fuori dubbio che la sua realizzazione debba essere
della massima influenza sulla situazione marittima degli Sta-
ti mediterranei . . . Il traffico navale fra i mari indiani e
l'Europa comporta annualmente il movimento di 3.500 navi
con quasi 2 milioni di tonnellate. Si comprende bene come
sul Mare del Nord e soprattutto in Inghilterra ci possano es-

⁽²⁸⁾ Il testo del verbalista riferisce che il ministro del Commercio parlando della partecipazione di enti e società all'opera di promozione del progetto di canalizzazione ricordò anche l'invio della spedizione tecnica in Egitto (evidentemente quella del gruppo austro-italiano del 1847) « per la quale da parte austriaca fu designato il Consigliere Ministeriale Negrelli von Moldelbe ».

sere divergenze di pareri, se cioè sia meglio essere i più vicini sulle vie più lunghe oppure i più lontani sulla futura via più breve. Ma per gli Stati mediterranei, ed in modo particolare per l'Austria, per la quale le linee con l'India si trasformerebbero in un cabotaggio a raggio limitato, un dubbio sugli immensi vantaggi che la nuova via commerciale offrirebbe è assolutamente impossibile. Non sono né la dichiarazione di irrealizzabilità tecnica del progetto, continuamente sostenuta dal banco dei ministri inglesi — che si giudicherebbe da sola — né il pericolo di un distacco dell'Egitto dall'impero Ottomano, a rendere quei signori avversari del progetto.

« Dall'allora imperial regio cancelliere del Consolato in Londra, barone Cattanei, che ebbe l'occasione e l'abilità di afferrare i riposti pensieri degli Inglesi in questa questione, v'è una comunicazione ⁽²⁹⁾ (che qui viene prodotta in estratto) la quale indica che quanto si teme in Inghilterra è il prevedibile straordinario sviluppo per la navigazione degli Stati mediterranei grazie alla nuova via marittima e di conseguenza la cessazione dell'attuale quasi esclusivo esercizio (*da parte inglese*) del più prezioso e più redditizio di tutti i traffici commerciali, quello indiano. Sarebbe certamente strano voler far passare presso di noi come illusioni quei risultati ai quali crede quel popolo serio e calcolatore ».

Sugli indubbi vantaggi economici che l'Austria avrebbe tratto dall'apertura del Canale e sulle paventate conseguenze che da un appoggio all'impresa sarebbero cadute sulle finanze dello Stato, intervenne il barone von Bruck. Il

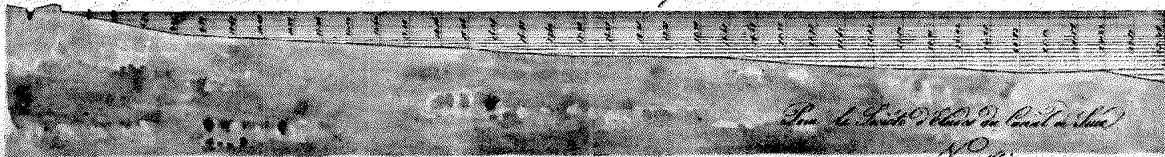
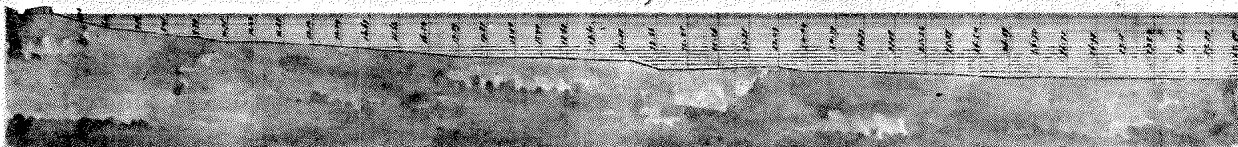
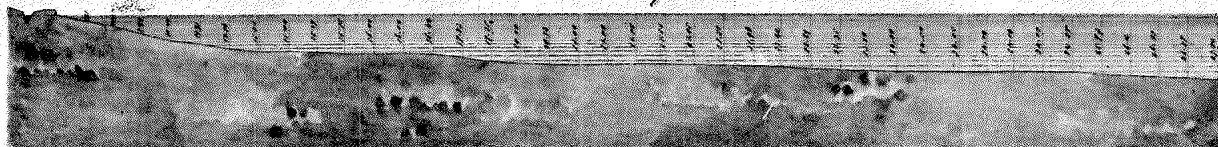
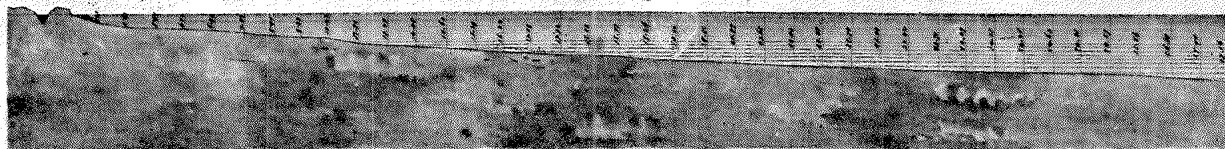
(29) Tra gli allegati al Verbale si trova in effetti anche l'estratto della comunicazione del barone Cattanei. Il copista del tempo ha segnato come data della comunicazione il 26 agosto 1858, incorrendo evidentemente in un errore di scrittura, considerato che il von Toggenberg la produce in estratto il 14 giugno dello stesso anno.

von Buol infatti al fine di accumulare sul progetto considerazioni tutte negative, di difficoltà e di riserva, aveva detto: « Supposto che il taglio dell'istmo di Suez venga realizzato, il Lloyd austriaco vorrebbe senz'altro approfittare dell'occasione che gli si presenta per estendere le sue linee di navigazione ed ampliare il campo della propria attività. I tempi, ed in particolare le nostre condizioni finanziarie non sembrano per altro tali da poterci procurare milioni su milioni, per garantire l'esistenza di una società commerciale tendente ad estendersi al di là dei limiti del possibile. Non si deve poi dimenticare, che tanto il Lloyd quanto la nostra marina mercantile in particolare, avranno da combattere con una concorrenza superiore, la quale potrebbe se non annullare sicuramente ridurre a modesta misura, i vantaggi sperati dall'esecuzione del progetto ».

Von Bruck era stato ministro del Commercio nel governo Schwarzenberg, fino al 1851, aveva già molto prima fondato a Trieste il Lloyd austriaco, ed ora come ministro delle Finanze aveva esatta conoscenza dello stato di cose e dei problemi che von Buol aveva così frettolosamente portato in discussione.

« Dato che il ministro degli Esteri — disse von Bruck nella seduta del 14 giugno — ha accennato al fatto che sarà il Lloyd Austriaco a trarre per primo vantaggio a spese dell'Erario, mi sento in dovere di ribattere che un tale vantaggio andrà a beneficio non del Lloyd, ma di tutto il commercio marittimo e della navigazione marittima austriaci. Il rilievo che il Lloyd possa esercitare la sua attività soltanto con l'intervento delle finanze statali, è ingiusto, in quanto dalla fondazione nel 1836 sino al 1854 ⁽³⁰⁾ esso si è man-

(30) Furono le turbate condizioni dei traffici, in conseguenza della guerra di Crimea, che condussero ad un intervento statale a favore del Lloyd.



Don. le Livre d'Or de l'Église de St. Louis

Agnes

Thom. Pige

St. Louis

Super. Mayor

99717

Particolare di rilievi eseguiti dal gruppo
tedesco, nel 1847. (Biblioteca Nazionale
Austriaca di Vienna).

tenuto senza il minimo appoggio da parte dello Stato, addirittura senza privilegi, ed ha inoltre svolto il servizio postale per il governo imperiale, quando la società di navigazione istituita nello stesso periodo a spese del governo francese sulle stesse rotte del Lloyd registrava nell'anno 1848 una perdita di 38 milioni di franchi e poté riprendersi soltanto grazie ad una recente cessione gratuita delle navi e ad una sovvenzione annua di 3 milioni di franchi alla Compagnia delle Messaggerie ». E con ciò restava avvalorato che « di un intervento delle finanze statali, non era neppure il caso di parlare ».

Von Bruck era stato sempre attento alla situazione finanziaria dell'Impero, che voleva difesa da facili avventure, anche di prestigio militare, e da progetti espansionistici, come quando da Costantinopoli, prima ancora di assumere il ministero delle Finanze ammoniva che la partecipazione alla guerra franco-inglese contro la Russia avrebbe condotto l'Austria, comunque schierata, al fallimento. Ma le imprese pacifiche, no. Esse anzi avrebbero arrecato ricchezza nuova e sicura, proprio come il ministro del Commercio aveva detto a conclusione del suo intervento: « esser egli del parere che l'i.r. Governo, conseguentemente alla posizione mantenuta ferma da 15 anni, si dichiari anche in futuro fautore del progetto e non tolga il proprio appoggio morale alla grande impresa per la quale nessun impegno finanziario gli viene chiesto, ed i cui frutti gli cadranno in grembo senza alcun sacrificio ».

Per scoraggiare gli incerti, a sostenere il progetto del Canale, il Buol ne mise in dubbio anche la realizzabilità tecnica e pratica. Al Canale aveva già alluso — come si è visto — quale « progetto fantastico »; ma egli non si peritò, a meno di un anno dall'inizio dei lavori — sospesi bensì,

ma poi proseguiti — di ammonire che « note pervenute dall'i.r. Consolato generale d'Egitto, avevano fornito un quadro ben poco favorevole circa la probabilità di attuazione dell'impresa di Lesseps ». Se i rapporti tra la Compagnia e l'Egitto non erano chiari, tanto che nel 1859 divennero così tesi da provocare appunto la sospensione dei lavori iniziati, la questione tecnica — sulla quale gli Inglesi tanto insistevano — non poteva non apparire un artificio ritardatore o diversivo. E von Bruck infatti rispondeva che « dal punto di vista tecnico offre senza dubbio maggiori garanzie l'opinione di un consesso di esperti sulla realizzabilità del progetto che non il giudizio di un singolo ⁽³¹⁾, le cui affermazioni d'altronde sono state illustrate e confutate nel modo più completo dal più famoso tecnico, in materia idraulica, d'Europa » ⁽³²⁾.

Tolte di mezzo dunque tutte le preoccupazioni economiche, finanziarie e tecniche, non restavano che quelle politiche, delle quali due sole erano state espresse da von Buol: il distacco dell'Egitto dalla Turchia, con le conseguenti complicazioni internazionali, e la difficoltà di assicurare effettivamente, non solo sulla carta, la neutralizzazione del Canale.

⁽³¹⁾ È evidente il riferimento allo Stephenson che in appoggio alla volontà politica di Palmerston nel giugno del 1857 pronunciò alla Camera dei Comuni un discorso in cui tentava di dimostrare che l'esecuzione del Canale era difficile anche tecnicamente, non conveniente né probabile.

⁽³²⁾ Riteniamo che si alluda più che al Negrelli al Paleocapa, che aveva più larga fama come ingegnere idraulico, per i suoi studi e per i suoi lavori. Il Paleocapa rispose infatti allo Stephenson ancora nel 1857 (« Observation sur le discours prononcé par Mr. Stephenson ingenieur, dans le Chambre des Communes » Parigi, Ufficio dell'Istmo di Suez, 1857), mentre il Negrelli pubblicò la sua risposta sulla « Oesterreichische Zeitung » del 10 giugno 1858, quattro giorni prima di quando von Bruck parlava in Consiglio dei Ministri.

A ciò il ministro del Commercio, von Toggenburg, rispondeva: « Per quanto riguarda il lato politico del problema, è stato obiettato che i vincoli tra Egitto e Turchia potrebbero subire un allentamento . . . Al Consiglio non è stato chiarito perché la rivalità delle Potenze, nella quale tanti piccoli Stati trovano la migliore garanzia per la loro indipendenza, dovrebbe proprio per quanto concerne l'Egitto pregiudicare la sua esistenza. Se d'altronde viene messa in dubbio l'efficacia di un accordo basato sul diritto internazionale, si dovrebbe pure mettere in forse il mantenimento di tutte le norme di diritto internazionale fissate da solenni trattati . . . Il Principe Metternich, dal quale è partita l'idea di una tale dichiarazione di neutralità, deve aver avuto quanto meno una convinzione opposta ».

* * *

Ben altri devono esser stati i motivi non espressi dal Buol, causa dell'improvviso mutamento del governo austriaco nella questione del Canale. Essi non possono essere ricercati che nella generale situazione politica europea e nella posizione che in essa l'Austria occupava.

L'impero di Francesco Giuseppe era riuscito ad attraversare il lungo periodo del conflitto anglo-francese contro la Russia senza entrare in guerra, ma era andato alienandosi in ciò fare vecchi e tradizionali alleati, come i nuovi più recenti.

La Russia che si attendeva, se non altro come ricompensa del suo intervento a domare la rivolta ungherese nel 1849, un chiaro aiuto da Vienna nel momento di crisi dei rapporti con la Turchia e poi di guerra guereggiata, fu abbandonata a se stessa e cominciò allora a nutrire sfiducia e riserve contro l'impero asburgico. Francia ed Inghilterra con

le quali l'Austria si accordava, alle spalle della Russia, ebbero anch'esse a dolersi non poco delle lungaggini con le quali Vienna differiva il momento della scelta tra una parte e l'altra e cercava, nella sostanza delle cose, di uscire dal conflitto senza avervi preso parte attiva. Sottilissimo gioco diplomatico, condotto appunto da von Buol, che riuscì ad evitare grosse complicazioni con la Prussia, a tener l'Austria fuori dalla guerra, a consentire ad essa di sedere al tavolo della pace, ma che, in definitiva, la lasciò isolata e in sospetto a tutti. Il Congresso di Parigi, nel 1856, impose all'Austria con nuovi accenti e su un piano internazionale e in una condizione confusa di rapporti con le altre Potenze, il problema italiano nella sua globalità e in particolare quello del protrarsi dell'occupazione delle Legazioni da parte delle truppe austriache. La Francia era stata in quest'operazione diplomatica e politica, la più attiva e la maggiore responsabile del fatto che il problema italiano fosse portato in discussione al Congresso di Parigi, iniziando così quella politica di avvicinamento al Piemonte che avrebbe condotto ai fatti di Plombières.

Von Buol era presente a Parigi e proprio in quell'occasione, come è ricordato nel Verbale, aveva avuto colloqui col de Lesseps sulla questione del Canale traendone l'impressione, secondo l'esposizione fatta nella seduta del 1° giugno 1858, che non vi fosse una presa di posizione ufficiale del governo francese a favore dell'impresa. Ciò che gli consentì successivamente di giustificare il suo mutamento di indirizzo.

Sul finire del '56, per questioni di dettaglio quali l'appartenenza e la smilitarizzazione dell'isola dei Serpenti e la linea di confine, incerta e discussa tra due località dello stesso nome, Bolgrad, la Francia andava avvicinandosi alla Russia,

la quale a sua volta moltiplicava manifestazioni e dichiarazioni di amicizia al Piemonte. E fu appunto sul finire del 1856 che l'Austria ebbe a constatare da una parte la crescente ostilità della Francia e dall'altra un atteggiamento meno duro dell'Inghilterra. Più si andavano precisando i rapporti franco-piemontesi in senso antiaustriaco e più l'Inghilterra, pur se amica della causa italiana, si sforzava a dare consigli di moderazione al Piemonte e premeva su Vienna per una politica meno oppressiva in Italia, più liberale e tollerante. L'opposizione di Londra ad una nuova guerra che avrebbe turbato la pace di recente e faticosamente conclusa, che avrebbe visto l'aumento del prestigio e della potenza francese, era ben nota.

L'Austria adottò in Italia sul finire del '56 e nel '57 qualche misura distensiva nel Lombardo Veneto e nella questione dei beni degli emigrati in Piemonte, ma senza riuscire a frenare la corsa verso la stipulazione dell'alleanza militare tra Francia e Piemonte.

L'Austria isolata e minacciata di guerra, non ha in quei due anni che un'unica possibilità di apertura, quella verso l'Inghilterra.

La seduta del Consiglio dei Ministri in cui si discute della questione del Canale è del 1° giugno 1858. I patti di Plombières saranno concordati il 20-21 luglio.

La situazione politica internazionale era ben diversa, come giustamente osservava il von Buol. Egli, ministro degli Esteri, inquadrò la questione del Canale nella nuova situazione e ne trasse le conseguenze.

La decisione ultima fu rimessa all'imperatore Francesco Giuseppe che in calce al Verbale, firmando di suo pugno, scrisse: « Ho preso conoscenza del contenuto di questo verbale », ciò che significò approvazione della tesi del von Buol.

Beigefügt zum Auftr. In 3744 843 v. 18. Juni 1858.
L. 1890.

Abgesandt

Note

Herrn Fürsten Metternich
vom 28. April 1853



Das mir mittelst Ihres
Ihre Zuschrift vom 24. v. m. b.
J. 1624, aus C. C. mitge-
schickte und im Auftritte
mit verbindlichen Dank
zurückfolgende Brief des
H. General-Konsul in
Alexandrien, was mir be-
zugs auf die dortigen Ange-
legenheiten.

In Uebereinstimmung
mit der von C. C. geäußerten
Anweisung, habe ich den
H. General-Konsul er-
möglicht. Mohamed Ali
zu erklären, daß die v. d.
Regierung der Abnahme
im gegenwärtigen
Einschuldungs seiner
Zeit für alle Nationen
gleichmäßig festzusetzen.
den Gebirgen von den v. d.
den und Thoren, welche
auf den zur Verbindung
der beiden Thoren durch
den Tschind von Suez
zu

An Herrn
den H. H. Herrn Hofkammer-
Präsidenten
Herrn von Kubeck
Exzellenz

1186

Nota del Principe Metternich a von Kü-
beck del 28 agosto 1843, a firma Met-
ternich m.p. (Archivio di Stato, Vienna).

APPENDICE

Trascrizione del Verbale delle sedute del Consiglio dei Ministri di Vienna, del giorno 1 e 14 giugno 1858.

Vienna, Haus- Hof- und Staatsarchiv, Kabinetts-Kanzlei, Ministerratsprotokolle, Karton 16; Ministerkonferenz vom 1. Juni 1858, M.C.Z. 1890/58, fol. 1165-1208.

A pag. 98 è trascritto il foglio iniziale con le firme dei presenti — per prescrizione e approvazione —; a pag. 99 il secondo foglio, di apertura del verbale, riprodotto nella tavola allegata.

MINISTER-CONFERENZ

K.Z. 2212/858

M.C.Z. 1890/858

Protokoll II.

vom 1. Juni 1858

fortgesetzt am 14. Juni 1858

zur hochgefälligen Einsicht

I.I.E.E. der Herren

Minister des Innern	Gesehen	Bach m. pr.
Minister des Cultus	»	Thun m. pr.
Minister des Handels	»	Toggenburg m. pr.
Minister der Finanzen	»	Bruck m. pr.
Chefs der O. Polizeibehörde	»	Kempen m. pr.
Minister der Justiz	»	Nádasdy
Generaladjutanten S.M., FML.	»	Kellner m. pr.

Für S.E. den Herrn Ersten Generaladjutanten S.M.

Inhalt:

S u e z - C a n a l

MINISTER-CONFERENZ

K.Z. 2212/858

M.C.Z. 1890/858

Protokoll II.

der zu Wien am 1. Juni 1858 abgehaltenen
Minister-Conferenz
unter dem Vorsitze
des Ministers des k. Hauses und des Äußeren
Grafen v. Buol-Schauenstein
Gegenwärtige:

Der Minister des Inneren	Freyherr v. Bach
der Minister des Cultus	Graf v. Thun
der Minister des Handels	Ritter v. Toggenburg
der Minister der Finanzen	Freyherr v. Bruck
Der Chef der O. Polizeybehörde	FML. Freyherr v. Kempen
der Minister der Justiz	Graf. v. Nádasdy
der Gen. Adjutant Sr. Majestät	FML. Freyherr v. Kellner

Protocollführer

Marherr

1889. 858

2019

Minister-Conferenz.

K. Z.



M. C. Z.

1890.
858.

Protokoll II.

Das zu Wien am 1. Juni 1888
abgehaltene Minister-Conferenz

Unter dem Vorsitze

des Ministers des I. Kanzlers und des Außen-
Ministers Grafen v. Buol-Schauenstein

Gegenwärtige:

Das Minister des Innern, Graf v. Beck,
" " Kultus, Graf v. Thun,
" " Handel, Ritter v. Tölggenburg,
" " des Finanzwesens, Graf v. Bruck,
" Chef des O. Polizeibureau, FML Franz Kempen,
" Minister des Justiz, Graf v. Nadas,
" Gen. Adjutant d. Maj. Rat, FML Franz Kellner.

Die Bescheidigung, welche
am 1. d. M. d. g. gefestigten
vorsitzenden Minister des
Außen und des I. Kanzlers -
ministers in Constantinopel,
im Betreff des Lepsius'schen
Projekts zur Durchsetzung

Protokollfassung

Chaspar

Dr.
1889. 858.
2019.

Secondo foglio del Verbale del Consiglio dei Ministri di Vienna, 1 giugno 1858. (Archivio di Stato, Vienna).

Die Beanständung, welche die, von dem t.g. gefertigten *vorsitzenden Minister des Äußeren* an den k.k. Internuntius in Costantinopel, in Betreff des Lesseps'schen Projekts zur Durchstechung der Landenge von Suez erlassene Instruction und Weisungen, so wie ein eben in diesem Sinne abgefaßter Zeitungsartikel, von Seite der *Minister des Handels* und der *Finanzen* erfahren haben, veranlaßte den t.g. *Gefertigten*, diese Angelegenheit, nach dem Wunsche dieser beyden Minister, in der Conferenz zum Vortrage zu bringen.

Mit dieser Instruction und mit diesen Erlässen wurde dem k.k. Internuntius bedeutet, daß, so wenig österreichischer Seits die commerciellen Vortheile verkannt würden, welche die Ausführung des gedachten Projects zu gewähren verspreche, es politischer Seits bedenklich wäre, dasselbe unbedingt zu befürworten, so lange eine Übereinstimmung der Großmächte darüber nicht zu Stande gekommen, und insbesondere die Englische Regierung von ihrer dem Projecte nicht günstigen Ansicht zurückgetreten sey. B. Prokesch habe daher der Pforte zu überlassen, hierbey ihr eigenes Interesse ins Auge zu fassen, indem es wünschenswerth sey, daß das Project bloß durch den freyen Beschluß der Türkischen Regierung zu Stande komme.

Über diese, den *Ministern des Handels* und der *Finanzen* mitgetheilten Weisungen, haben die beyden Minister ihre Meinung, daß deren Inhalt dem Standpunkte, welchen die österr. Regierung in dieser Sache einzunehmen berufen sey, nicht entspreche, dem t.g. *Gefertigten* mit dem Wunsche bekannt gegeben, diese Angelegenheit in der Conferenz einer näheren Erörterung zu unterziehen.

Diesem Begehren entsprechend, bemerkte der t.g. *Gefertigte*: die in Rede stehende Angelegenheit sey noch nicht in jenes Stadium getreten, in welchem sie als eine politische Frage der Österreichischen Regierung angesehen werden könnte. Um als solche zu gelten, müßte eine Ah. Aufforderung Sr. Majestät, oder der k.k. Ministerien, oder einer fremden Regierung dazu offiziell vorliegen. Keiner dieser Fälle sey bisher eingetreten. Vielmehr seyen die Unterredungen, welche der t.g. *gefertigte Minister des Äußeren*, theils während des Congresses zu Paris, theils hier in Wien mit Ferd. v. Lesseps gehabt, solcher Art gewesen, daß ihnen ein officieller Charakter um so wenigen beygelegt werden könnte, als Lesseps auf die an ihn gestellte Frage, ob er mit einer amtlichen Empfehlung seiner Regierung ausgestattet sey, nur ausweichend antwortete, und bekannt wurde, daß auch die französische Bot-

schaft in Constantinopel, nicht beauftragt sey, das Project im Namen der Regierung bey der Pforte zu unterstützen.

Unter diesen Umständen sey also die Frage für die kk. Regierung noch eine offene, und darum sey es auch erforderlich gewesen, den kk. Internuntius dahin zu instruieren, seine Haltung in derselben, der Pforte gegenüber so einzurichten, daß ihrer endlichen Entscheidung in keiner Weise vorgegriffen, noch die Stellung der kk. Regierung compromittirt werde. Soll der t.g. *gefertigte Minister des Äußeren* aus dem gegenwärtigen Anlaße seine Ansicht über das Meritum der Frage aussprechen, so würde er vor allem den zwiefachen Standpunkt hervorheben, von welchen aus sie zu betrachten ist, nämlich: die *commercielle* und die *politische* Seite derselben.

In *commercieller* Beziehung wird jedes Project, sey es noch so abentheuerlich, und schwierig in der Ausführung, jederzeit willkommen sein denjenigen, denen es eine angemessene Entwicklung des Handelsverkehrs in Aussicht stellt. Es ist also nicht zu verwundern, daß das Project Lesseps von der Handelswelt so freudig begrüßt wurde. Dennoch erlaubt sich der *tg. Gefertigte* den Zweifel zu äußern, ob die angemessene Entwicklung und Erweiterung des Handels-Verkehrs den vorausgesetzten Nutzen unbedingt auch in National-Ökonomischer Beziehung zu gewähren geneigt sey. Angenommen, der Durchstich der Landenge von Suez kommt zu Stande, so wird der österr. Lloyd die ihm dabey gebotene Gelegenheit, zur Ausdehnung seiner Schifffahrt benützen, und das Feld seiner Thätigkeit erweitern wollen. Allein schon gegenwärtig bewältigt er seine, von Jahr zu Jahr selbst vergrößerte Aufgabe nur vermittels der ihm in v.J. gewährten namhaften Subvention vom Staate, und es ist wohl vorauszusehen, daß eine weitere Ausdehnung seines Commerces bis nach Indien, neue Opfer von Seite der österr. Finanzen in Anspruch nehmen werde. Die Zeit- und insbesondere unsere finanziellen Verhältnissen scheinen aber nicht geeignet zu seyn, fort und fort Millionen herbeyzuschaffen, um den Bestand einer, über die Grenze des Möglichen sich zu erweitern strebenden Handelsgesellschaft, zu garantieren. Dabey darf man nicht vergessen, daß sowohl der Lloyd als unsere Handelsmarine überhaupt, mit einer überliegenden Concurrenz zu kämpfen haben wird, welche die von der Ausführung des Projects gehofften Vortheile, wo nicht vereiteln, doch sicher auf ein sehr geschränktes Maß zurückführen dürfte. Endlich haben die von dem kk. General-Consul in Ägypten geliefer-

ten Notizen, wenig Befriedigendes über die Ausführbarkeit des Lesseps'schen Unternehmens geliefert.

Noch größere Bedenken ergeben sich gegen dessen Zulassung vom *politischen* Standpunkte. Die möglichen Folgen einer Canalisierung der Landenge von Suez lassen sich kaum ermessen. Eine der ersten dürfte die Losreißung Ägyptens von der türkischen Hoheit seyn. Die continentale Trennung des Ersteren von dem Gebiete der Turkey, gibt ihm einen so willkommenen Anlaß, daß es ohne Zweifel den Versuch machen wird, die schon einmahl auf eine Zeit lang errungene Unabhängigkeit wieder zu erstreben. Schon ein solcher Versuch muß zu Verwirklungen führen, die das bisher noch glücklich erhaltene gute Einvernehmen zwischen den Großmächten stören, und alle von dem Project erwarteten commerciellen Vortheile, auf lange Zeit zu nichte machen werden. Gelänge der Versuch, so ist nicht nur keine Beruhigung, sondern vielmehr noch eine größere Complication zu erwarten. Denn kaum wird es Ägypten gelingen, seine Unabhängigkeit zu behaupten; es wird vielmehr Gegenstand der Eifersucht der beyden großen maritimen Westmächte seyn, und früher oder später die Beute der Einen oder der Anderen werden. Der hieraus resultierende Zwiespalt unter den Europäischen Mächten würde von den verhängnisvollsten Folgen für unsere politischen und commerciellen Verhältnisse begleitet seyn.

Man will zwar solchen Folgen durch die Neutralitäts-Erklärung des Canals, oder durch Errichtung von Festungen mit Besatzungen der Großmächte vorbeugen. Allein Jedermann weiß, was von solchen Maßregeln zu halten ist. Der Mächtige läßt sich durch sie in der rücksichtslosen Verfolgung seiner Interessen nicht einschränken.

Nach der Überzeugung des t.g. *gefertigten Ministers des Äußeren* läßt die gegenwärtige Gestaltung der politischen Verhältnisse hoffen, daß das Unternehmen nicht zu Stande kommen werde. Er halte darum auch seine Weisung an B. Prokesch für gerechtfertigt: daß es gegenwärtig nicht angemessen sey, bey der Pforte im Namen der Österr. Regierung eine Angelegenheit zu befürworten, welche ihr officiell nicht vorliegt, von der Regierung einer anderen Großmacht offen gemißbilligt, und nicht einmahl von der eigenen Regierung des Proponenten amtlich unterstützt wird.

Fortsetzung am 14. Juni 1858

Vorsitz und Gegenwärtige wie am 1. Juni 1858

mit Ausnahme des Chefs der O. Polizeibeh. FML. Freyherrn v. Kempen

Der *Handelsminister* lieferte aus seinen Acten eine Darstellung der bisherigen Vorgänge und Verhandlungen in dieser Angelegenheit, aus welcher Darstellung sich ergibt, daß schon vor dem Jahr 1848, also lange vor dem Auftreten des Ferd. v. Lesseps, und zwar auf Veranlassung der österr. Regierung, sich mehrere inländische Körperschaften als: die Städte Triest und Venedig, Börsendeputation von Triest, der österr. Lloyd und der niederösterreichische Gewerbeverein an der deutschen Gruppe der damals gebildeten Société d'études betheiligt haben, und daß ebenfalls auf Veranlassung der Regierung ein österreichischer Ingenieur an der mit den technischen Studien betreten Commission Theil genommen hat.

Im Jahre 1848, in Folge der revolutionären Wirren, beruhte das Project auf sich, bis es 1854 wieder — aus Anlaß eines Berichtes des kk. Internuntius und des Gen. Consuls in Alexandrien — von Seite des *Ministers des Äußeren* bey dem Handels-Minister wieder zur Sprache gebracht und dem letzteren Anlaß geboten wurde seine Ansicht darüber darzulegen. Diese wurden damals vom Ministerium des Äußeren vollkommen getheilt, und die von demselben bey verschiedenen Anlässen an die auswärtigen Organe erlassenen Weisungen standen damit in voller Übereinstimmung. Noch im Sept. v.J. erhielt das Ministerium vom Minister des Äußeren die Mittheilung einer an den General-Consul Gruber in Alexandrien ergangenen Weisung (von der hier eine Abschrift zu Protokoll gelegt wird), in welcher diesem Agenten gesagt wurde, daß die österr. Staatsverwaltung sich stets für das in Rede stehende großartige Unternehmen auf das Lebhafteste interessieren, daß unsere Theilnahme an dem Gelingen desselben den beiden Regierungen Frankreichs und Englands wiederholt bekanntgegeben wurde, und daß wenn auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen es der Österr. Regierung gerathen erscheinen kann, die Betreibung der Suez-Canal Angelegenheit einem günstigerem Zeitpunkt vorzubehalten, es doch jedenfalls wichtig erscheine, dem Generalstatthalter von Egypten die etwa gehegte irrige Ansicht zu benehmen, als wenn Österreich in der Frage den englischen Standpunkt zu dem sei-

nigen gemacht habe. Umso überraschender müßten dem H.M. also die Wendung erscheinen, die in der neuesten Weisung des M. des Äußeren an dem Internuntius in dem Schreiben vom 27. März d.J. (wovon eine Abschrift hier produciert wird) hervortrat, in welchem Schreiben gesagt wurde, daß man der Anschauungsweise des Ali Pascha (der sich dagegen ausgesprochen hatte) sich unbedingt anschließend, und das Unternehmen als dermaßen bedenklich betrachten müsse, daß, vom politischen Standpunkte aus beurtheilt, unter solchen Verhältnissen die Ausführung nicht in den Wünschen der österr. Regierung gelegen seyn könne.

Es ist hierdurch ein Zwiespalt in der Stellung eingetreten, welche der kk. Internuntius und der Generalkonsul in Alexandrien ihrer — dann der Handels-Minister seinerseits in Folge der früheren Eröffnungen des Ministers des Äußeren — den Consulaten und Handelskammern gegenüber eingenommen hat, und um dieses Zwiespalts willen und damit in der Angelegenheit der Frage volle Übereinstimmung zwischen den Ministerien herrsche, wünschte der *Handelsminister*, die Angelegenheit vor die Conferenz und zur allg. Entscheidung S. Majestät gebracht zu sehen.

Seiner Meinung nach verdient das Project der Durchstechung der Landenge von Suez noch ferner die warme Theilnahme, welche ihm die Österr. Regierung vom Anfang gezollt hat. Es ist nach vorausgegangener genauer Aufnahme und Studien, von den competentesten Fachmännern wiederholt reiflich geprüft und für ausführbar erklärt worden. Die Meinung, daß die Niveau-Verhältnisse des Mittel- und rothen Meeres ein Hindernis der Ausführung seyen, ist widerlegt worden. Der Plan erhielt die Genehmigung des unmittelbaren Landesherrn, und dessen Souzerain hat gestattet, daß der von jenem ertheilten Commission Folge gegeben werde.

Endlich ist durch die Anlegung des Süßwasser-Canals bereits ein annähernder Schritt zur Ausführung des Projects gethan worden, so daß dieses heute nicht mehr als eine bloße Chimäre, sondern als eine ernste und ausführbare Sache angesehen werden muß, in welcher die Regierungen eine Stellung einzunehmen berufen sind.

Wie der Minister des Äußeren, so glaubte auch der *Handelsminister* die möglichen Wirkungen der Ausführung des Suez-Canals, von dem zweifachen Standpunkte beleuchten zu sollen.

Vom *commerciellen* Standpunkte ist es außer Zweifel, daß die Verwirklichung von dem größten Einfluße auf die maritimen Verhältnisse der Mittelmeerstaaten seyn muß. Dies ergibt sich schon aus der Vergleichung der Distanzersparung, welche der Canal den Indien-Fahrern gewähren wird. Aus den Häfen des Baltischen Meers beträgt die Länge des Weges nach Indien gegenwärtig 15.000 Seemeilen und wird durch den Canal verkürzt auf 8.000 Seemeilen; aus jenen der Nordsee von 14.000 auf 7.000, aus dem Mittelmeer von 15.900 auf 6.000.

Die Schiffahrtbewegung zwischen den indischen Meeren und Europa beträgt, wenn man auch nur jenen zwischen den Mutterländern und den Colonien in Anschlag bringt jährlich circa 3.500 Schiffe mit nahezu 2 Millionen Tonnen.

Man begreift, daß man an der Nordsee und vor allem in England getheilte Meinung darüber seyn kann, ob es besser sey, auf dem gegenwärtigen langen Wege die Nächsten, oder auf dem künftigen kurzem Wege die Entferntesten zu seyn.

Für die Mittelmeerstaaten aber, und insbesondere für Österreich, für welches sich die indische Linie zu einer nahen Küstenfahrt gestalten würde, ist ein Zweifel über die immensen Vortheile die der neue Handelsweg biethen würde, geradezu unmöglich.

Interessant ist es, sich hierüber von den englischen Gegnern des Projects belehren zu lassen. Nicht die auf der englischen Ministerbank immer hervorgehobene technische Unausführbarkeit des Projects, die sich ja von selbst richten würde, nicht die Gefahr einer Losreißung Egyptens vom osmanischen Reiche ist das, was diese Herrn zu Gegnern des Projects macht.

Von dem früheren kk. Consulatskanzler in London B. Cattanei, der Gelegenheit und Geschick hatte, den englischen Grundgedanken in dieser Sache aufzufassen, liegt eine Mittheilung vor, (von der hier ein Auszug niedergelegt wird) welche zeigt, daß eben der außerordentliche Aufschwung welcher für die Schiffahrt der Mittelmeerstaaten durch den neuen Seeweg in Aussicht steht, und in Folge dessen die Emancipation von der bisher fast ausschließlich englischen Vermittlung des kostbarsten und gewinnreichsten aller Handelsverkehre (des indischen) dasjenige ist, was man in England fürchtet.

Man mag in den Äußerungen dieser Stimme aus England manches übertrieben finden, und insbesondere weit entfernt sein an eine

Überholung des englischen Verkehrs durch den mittelländischen zu glauben; aber lehrreich bleibt es immer, daß die Engländer den Gewinn den die Mittelmeerstaaten von dem Suezwege zögen, als so zweifellos und evident ansehen, und sonderbar wäre es gewiß, die Resultate, an welche jenes regste und rechnende Volk glaubt, bey uns, wo sie sich zu Hoffnungen gestalten, als Illusion erklären zu wollen.

Was die *politische* Seite der Angelegenheit betrifft, so ist dagegen eingewendet worden, daß das Band zwischen Ägypten und der Turkey gelockert, ersteres Land der Zankapfel zwischen den Mächten und früher oder später die Beute einer derselben werde, daß die Befestigung des Canals unpraktisch und die Beobachtung der Neutralität illusorisch sey.

Allein es ist der Conferenz nicht klar gemacht worden, warum die Eifersucht der Mächte, in der soviele kleinere Staaten die beste Gewähr ihrer Selbständigkeit finden, gerade rücksichtlich Egyptens zur Gefahr für seinen Bestand werden soll, und wenn an der Wirksamkeit eines völkerrechtlichen Übereinkommens bezüglich der Gleichstellung aller Flaggen auf dem Suez-Canal gezweifelt wird, so müßte an der Aufrechthaltung aller durch feyerliche Tractate festgesetzten völkerrechtlichen Bestimmungen gezweifelt werden. Es liegt aber kein besonderer Grund vor, anzunehmen, daß gerade der über jene Parification der Flaggen auf dem Suez-Canal abzuschließende Vertrag nicht werde gehalten werden. Fürst Metternich, von dem die Idee zu dieser Neutralitätserklärung ausgegangen ist, muß wenigstens die gegentheilige Überzeugung gehabt haben.

Wenn die Englischen Minister und ein *Theil* der englischen Nation (denn ein anderer Theil derselben agitirt schon *für* das Project), bisher dem Projecte nicht günstig waren, so ist doch eine Umkehr gewiß nicht unmöglich, ja sogar nicht unwahrscheinlich, weil die *Canalisirung der Landenge von Panama* sie wohl auf andere Gedanken führen wird. Durch diese rücken die Nordamerikanischen Freystaaten den Indischen Besitzungen Großbritanniens um 7-8.000 Seemeilen näher, und da England mit Recht nichts so sehr zu fürchten hat, als die Rivalität der Nordamerikaner, so liegt es in seinem Interesse, sich den Vortheil nicht entgehen zu lassen, der ihm mittelst des Suez-Canals durch Abkürzung des Seewegs nach Indien so offenbar geboten wird. Gern wird es also die Neutralität des Canals anerkennen, wie es auch dieselbe rücksichtlich der Landenge von Panama so-

gleich verlangt und durchgesetzt hat. Es ist durch die Besetzung von Perim bereits im Besitze des Schlüssels zum rothen Meere und hat dadurch die militärische Gefahr, die ihm der Canal bringen könnte, schon zum voraus gründlich beseitigt, womit wenigstens einer der Gründe seiner bisherigen Opposition gefallen ist.

Der *Handels Minister* war daher der Meinung: die kk. Regierung möge, consequent mit der seit 15 Jahren festgehaltenen Ansicht, sich auch fortan als Gönnerin des Projects zu erkennen geben, und dem großen Unternehmen, zu welchem keine Mitwirkung ihrer Finanzen angesprochen wird, und dessen Früchte ihr ohne Opfer in den Schloß fallen werden, ihren moralischen Beistand nicht entziehen, sie möge eine Sache nicht verlassen, an die sich für das eigene Land so große Hoffnungen knüpfen und für die sich die eigene Bevölkerung bis zu einem gewissen Grade schon erwärmt hat, und voraussichtlich immer mehr erwärmen wird, sie möge das offenkundige Interesse Österreichs nicht verleugnen bloß deshalb, weil einerseits eine andere Macht das Unternehmen mit ungünstigem Auge ansieht, und andererseits nicht Österreich allein sondern auch andere Staaten daraus Nutzen ziehen werden, sie möge zu einem völkerrechtlichen Überkommen wegen Parification der Flaggen auf dem Canale, von welcher Seite es immer angeregt werde, die Hand biethen, und es nach Umständen nicht verschmähen, hierin selbst die Initiative zu ergreifen.

Daß sie bey alle dem immerhin jene Zurückhaltung beobachte, die ihr gegenwärtig durch die Pflege ihrer guten Beziehungen zu England gebothen erscheint, daß sie nicht zur Unzeit als Drängerin in der Sache auftrete, daß sie sich nicht für den Unternehmer, sondern für das Unternehmen, und dafür zu interessieren habe, daß dem Vicekönig von Egypten der den Canal will, die Freyheit werde, ihn zu machen, das Alles versteht sich von selbst. Aber die letzten Weisungen an den Internuntius gehen weiter, und die auswärtigen Organe werden sich in Folge derselben unfehlbar als Gegner des Projectes bezeichnen, was zum Theil auch schon erkennbar geworden ist, und deshalb erscheint eine neue Instruktion an dieselben angezeigt, welche sie auf den früheren Standpunkt zurückführen.

Der Handelsminister schließt mit der Bemerkung, daß er bei der Besprechung dieses Gegenstandes in der Conferenz nur den Zweck habe, in einer, wie ihm scheint, für die Österreichische Handelspolitik

wichtigen Frage, bey dem hervorgetretenen Zwiespalt der Ansichten eine bestimmte Richtschnur seines Benehmens zu erlangen.

Der *Finanz Minister* lieferte mit dem in Abschrift beyliegenden Actenstücken v. 1843 und 1844 den Beweis, daß die Angelegenheit der Canalisirung der Landenge von Suez schon damahls von der kk. Regierung als eine ihrer wärmsten Theilnahme und Unterstützung würdige angesehen worden sey. Fürst Metternich bezeichnete darin die Erbauung dieses Canals als eine unfehlbar zu gewärtigende Thatsache, als ein Weltereignis erster Größe und er hegte die Überzeugung, daß selbe für Österreich eine Zukunft zu eröffnen geeignet sey, in welcher der Kaiserstaat in die Reiche der vorzüglichsten Handelsstaaten zu treten berufen ist. Sie wäre daher, selbst als bloßer politischer Gedanke, der *größten Anstrengung von Seite der österreichischen Regierung werth*, und da nun auch die Herstellung der directen Verbindung einstweilen auf dem Landwege zu Gunsten der englisch-indischen Post, über österreichische Häfen bewirkt werden wolle, so werde es sich F. Metternich zur angelegentlichsten Sorge machen, den Pascha von Ägypten zu vermögen, daß er sich unverzüglich mit der Ausführung des Verbindungs-Canals beschäftigte. In der Beylage 2 geht F. Metternich selbst in Details der Ausführung ein, aus welcher nur hervorgehoben werden mag, daß dem Pascha und der Pforte, als Oberherrn, zur Deckung der Anlage und Erhaltungskosten, die Abnahme eines Zolles von den, den Canal befahrenden Schiffen garantirt, und keiner Macht ein ausschließlicher Einfluß auf den Canal eingeräumt werde.

Solchen, sowohl an den damahligen Hofkammerpräsidenten als an den General-Konsul in Alexandrien gemachten Eröffnungen gegenüber, war es wohl erlaubt, diese Angelegenheit als eine officiële österreichische Frage anzusehen, um so mehr als in Folge der weiteren Unterhandlungen, die Absendung der technischen Commission zu Stande kam, welche über die Ausführbarkeit des Canals an Ort und Stelle die eindringlichsten und umfassendsten Studien gemacht hat. Im diesem Sinne hat der *Finanz-Minister* auch in seinen früheren Stellungen, als Direktor des österr. Lloyd, als Handels Minister und als Internuntius, die Frage immer aufgefaßt; es mußte ihn also sehr überraschen, daß der *Minister des Äußeren* in seinen neuesten Erlässen, eine von der kk. Regierung bisher mit dem lebhaftesten Interesse verfolgte Angelegenheit habe fallen lassen.

In merito hat der *Handels Minister* bereits über die commercielle und politische Bedeutung der Angelegenheit sich ausgesprochen. Dem *Finanz Minister* erübrigen noch einige Bemerkungen in letzterer Beziehung, wozu er sich vermöge seiner vormahligen Anstellung als Internuntius berufen hält. Eben zu jener Zeit und noch vor Lessep's Auftreten, kam die Suez-Canalfrage in Constantinopel zur Sprache.

In voller Kenntniss von der Anschauung der kk. Regierung nahm er als Internuntius keinen Anstand, sich derselben gemäß der Pforte gegenüber in der günstigsten Weise für das Project auszusprechen. Als Lesseps kam, aber jede officiële Vertretung seiner Angelegenheit ablehnte, um unter den Vertretern der Mächte keine Eifersucht zu erregen, wandte sich das Pforten Ministerium im vertraulichen Wege an den Internuntius, und erhielt von ihm eine ähnliche Antwort wie früher. Er hob hervor, daß die Pforte von der Durchstechung der Landenge keine Gefahr einer Losreißung Ägyptens zu befürchten habe, da dieses durch die Eifersucht der Grösmächte, wie die Vorgänge im Jahrfe 1840 beweisen, gehalten werde; daß vielmehr ihr selbst ein wesentlicher Vortheil daraus erwachsen werde, indem der Canal ihre Verbindung mit ihren Besitzungen am rothen Meere erleichtere, und hiermit ihren Einfluß, besonders in religiöser Beziehung auf die hl. Orte vergrößern werde. Damals waren die türk. Minister ebenfalls dieser Ansicht und nur Lord Stratford konnte sie von einer Erklärung in diesem Sinne abhalten. Wenn jetzt Ali Pascha politische Bedenken äußert, so ist es abermals England, das solche eingegeben und nur die politische Haltung Frankreichs der Türkei gegenüber kann seine Äußerung erklären. In Wahrheit fürchten die Türken in Beziehung auf Ägypten England mehr als Frankreich. Man denke an Aden und Perim.

Noch sey der gewichtigen Stimme eines engl. Staatsmannes, des vormaligen Gouverneurs von Indien. Lord Ellenborough, erwähnt, welcher sagte: « Wenn England den Canal von Suez nicht hat, und Ägypten nicht sichert, so ist seine Stellung in Indien und Europa gefährdet ». Ein Beweis mehr, daß England früher oder später zur Erkenntnis des wahren Vorthells gelangen muß; der ihm selbst aus der Canalisirung erwachsen wird.

In *technischer* Beziehung biethet der Ausspruch eines Aeropags von Kunstverständigen über die Ausführbarkeit des Projects jedenfalls mehr Bürgschaft als das Urtheil eines Einzigen, dessen Äußerungen

überdies von den berühmtesten europäischen Hydrotechnikern beleuchtet und auf das Vollständigste widerlegt worden sind.

In *finanzieller* Beziehung ist vor der Hand nur festgestellt, daß ein Capital von 200 Mill. Fr. durch Actien aufgebracht, und allen größeren Nationen, namentlich aber Österreich Theilnahme an der Verwaltung gesichert werden soll. Von einer Inanspruchnahme der Staatsfinanzen ist keine Rede. Wenn aber der Minister des Äußeren andeutet, daß des österr. Lloyd zunächst und auf Kosten des Staatsärars werde Vortheil ziehen wollen aus der directen Verbindung mit Indien, so fühlt sich der Finanz-Minister zu der Erwiderung verpflichtet, daß dieser Vortheil nicht dem Lloyd sondern dem gesammten österr. Seehandel und Seeschiffahrt zu Gute kommen werde, und daß der Vorwurf: der Lloyd vermöge seine Unternehmungen nur mit Beihilfe der Staatsfinanzen zu betreiben, denselben ungerecht treffe. Denn von seiner Gründung 1836 an bis 1854 hat er sich ohne die mindeste Unterstützung von Seite des Staats, selbst ohne Privilegium erhalten und für die kk. Regierung noch den Postdienst besorgt, während die gleichzeitig auf Kosten der französischen Regierung ins Leben gerufene Dampfschiffahrt auf den Routen des Lloyd im Jahre 1848, mit einem Verluste von 38 Mill. Fr. einging, und nur durch unentgeltliche Überlassung der Schiffe und eine jährliche Subvention von 3. Mill. Fr. an die Compagnie des Messageries wieder hergestellt werden konnte. Erst in Folge des Krim-Krieges gerieht der Lloyd in jene Verlegenheit, welche zum Antrage auf dessen Subventionierung mit jährlich 1 Mill. Gulden auf 10 Jahren führte, — ein Opfer, das gegenüber 7-8 Millionen Franken kaum in Anschlag kommen kann, welche Frankreich für die Messageries gegenwärtig zuschießt, um der österreichischen Dampfschiffahrt in der Levante den Krieg zu machen. Dasselbe tut jetzt auch die russische Regierung.

Was Herrn von Lesseps anbelangt, so habe derselbe bisher sich sehr correct in dieser Angelegenheit benommen und eben deshalb den Beistand der französischen Regierung nicht angerufen, um den Unternehmen den notwendigen internationalen Charakter nicht zu benehmen. Lesseps gehe in strengstem Einverständnis mit dem Vicekönig von Ägypten vor, erscheine als Inhaber des von letzterem erlassenen Fermans zur Bildung einer europäischen Gesellschaft für die Ausführung des Canals und sollicitiere im Nahmen des Vicekönigs um die Genehmigung der Pforte und bei den europäischen Höfen um die

Feststellung des bezüglichlichen internationalen Actes nach den Äußerungen des Fürsten Metternich.

Der *Finanz-Minister* muß daher, in voller Übereinstimmung mit dem *Handels-Minister* seine Meinung dahin abgeben: es liege für die kk. Regierung kein Anlaß vor, die Stellung zu verlassen, welche sie in der Suezfrage von Anbeginn eingenommen hat, und wenn auch die gegenwärtigen politischen Conjunctionen für den Augenblick ein unmittelbares Einschreiten zu Gunsten des Projects nicht gestatten, so habe sie doch wenigstens demselben nicht entgegenzutreten, vielmehr den ersten günstigen Moment, der sich darbietet, zu ergreifen, um die zur Ausführung nötigen internationalen Acte in die Hand zu nehmen. Wenn es eine Frage gebe, so sei es die Suez-Canalfrage, in welcher Österreich seine Machtstellung beurkunden und eine unabhängige Politik befolgen sollte. Dunkle, unaussprechliche, politische Bedenken zählen nichts gegenüber den unermeßlichen handelspolitischen Vortheilen, die daraus vornehmlich für Österreich erwachsen würden. Ein Blick auf die beigeheftete Tabelle der Entfernungen zwischen Ceylon, als den Punkt den alle Schiffe nach Ostindien und China auf der Fahrt hin und herwärts aufsuchen, und den bedeutendsten europäischen Seehäfen wird diese Behauptung mehr bekräftigen als alle Abhandlungen.

Um Ceylon zu erreichen hat man zurückzulegen:

	Um das Cap der guten Hoffnung:	Durch den Suezkanal:
	Seemeilen	Seemeilen
Von St. Petersburg	15.660	8.630
» Hamburg	14.650	7.610
» Marseille	14.500	5.490
» Konstantinopel	15.630	4.700
» Odessa	15.960	5.080
» Triest und Venedig	15.480	5.220

Der *Minister des Inneren* bezweifelte, ob die Conferenz ein Gutachten in dieser Frage abzugeben berufen sey. Die Weisungen, welche der Minister des Äußeren neuestens über das Lessep'sche Project an den Internuntius zu erlassen in dem Falle war, beruhen auf den gegen-

wärtigen politischen Beziehungen, welche es ihm nicht rathlich erscheinen lassen, daß die kk. Regierung sich demahl in dieser Angelegenheit voranstelle. Hierüber zu urtheilen, sey der Minister des Äußeren allein competent, und es liege nach dem Erachten des *Ministers des Inneren* demahl kein Grund vor, schon in eine meritorische Begutachtung der, durch jene Weisung noch nicht präjudicierten Frage einzugehen. Wenn, wie sich jetzt herausstellt, die persönlichen Ansichten der einzelnen Minister hierüber auseinandergehen, so sey zwar zu wünschen, daß eine Einigung erzielt werde. Indessen vermöchte der *Minister des Inneren* in dem Stadium, worin die Angelegenheit sich jetzt befindet, und wo der Gedanke an die wirkliche Ausführung noch fern liegt, eine der Auffassung des Ministers des Äußeren entgegengesetzte Ansicht nicht zu vertreten. Denn der Standpunkt, von welchem Fürst Metternich die Sache, als von der Ägyptischen Regierung selbst angeregt, betrachten mußte, ist wesentlich verschieden von demjenigen, unter dem sie sich gegenwärtig als eine, nach Jahren von einem bloßen Privatmann wieder aufgenommenes Project darstellt, welches nicht einmal von der eigenen Regierung des Proponenten unterstützt, von der Regierung der Landeshoheit mit Besorgnis angesehen, und von einer anderen Großmacht offenbar bekämpft wird. Unter diesen Verhältnissen schiene es auch dem *Minister des Inneren* nicht angemessen, wenn die kk. österr. Regierung mit einer directen Unterstützung des Lessepschen Vorschlags die Initiative ergreifen würde.

Der *Cultus-Minister* fand es bey der hohen Bedeutung der in Rede stehenden Angelegenheit, und wegen der zwischen den Ministern bestehenden Meinungsverschiedenheit sehr erwünscht, daß sie in der Conferenz zur Sprache gebracht wurde, und dadurch die Frage zur ah. Entscheidung Sr. Majestät gelangen werde, ob es künftig einem österr. Minister erlaubt sein solle, sich offen für das Project auszusprechen. Nach der Ansicht des Cultus-Ministers ist es nicht zu bezweifeln, daß die Wirkung der Ausführung dieses Werkes auf die gesammte Handelsbewegung des Mittelmeeres eine unermeßliche sey, und dadurch insbesondere der österr. Handelsschiffahrt einen mächtigen Aufschwung geben werde. Es scheint ihm also ganz unmöglich, daß die kk. Regierung über ein solches Project nicht eine feststehende Meinung habe. Die Idee desselben ist in Österreich mit einer gewissen Wärme aufgenommen worden, welche zunächst Österreichs Interessen berührt und zu fördern geeignet ist. Es ist auch für die allmähliche Ent-

wicklung eines Österreichischen Bewußtseins nicht gleichgültig wenn die Regierung in der Behandlung solcher Fragen schwankt. Daß es von den jeweiligen politischen Konjunkturen abhängen müßte, in wie weit die Österreichische Regierung ihren Einfluß geltend machen solle, um das Project durchzusetzen, wird auch von den Herren kk. Ministern des Handels und der Finanzen anerkannt. Aber sehr wünschenswerth scheine es, daß die Art und Weise, wie seiner Zeit Fürst Metternich die Frage aufgefaßt hat, als die Österreichische Auffassung festgehalten werde, daß folglich weder unter den Regierungsvertretern noch in weiteren Kreisen, weder im In- noch im Auslande einem Zweifel darüber statt gegeben werde, ob die Herstellung des Suez Canals für Österreich wünschenswerth sei.

Der *Justiz-Minister* war des Erachtens, daß in formeller Hinsicht über die Meinungsdivergenz der Minister die Ah. Entscheidung Sr. Majestät mittelst des Conferenz-Protocolls eingeholt werde.

In *merito* hielt er zwar das Project commerciell für vortheilhaft, getraute sich aber keineswegs darüber, ob nicht vielleicht diplomatische wichtigere Rücksichten die einst zu hoffenden commerciellen Vortheile gegenwärtig überwiegen, eine Ansicht zu äußern, und glaubte daher, daß die kk. Regierung für itzt, wo noch von keiner Macht eine Aufforderung vorliegt, nicht genöthigt sei, sich für oder gegen die Ausführung auszusprechen.

Der General-Adjutant Sr. Majestät, FML. *Freyherr v. Kellner* war mit der Meinung des Cultus-Ministers einverstanden, und erachtete, daß die kk. Regierung, wenn sie auch derzeit sich aus politischen Rücksichten nicht bestimmt finden sollte, die Canalisierung zu befürworten, sie sich doch in Consequenz der von der kais. Regierung seit 15 Jahren bei verschiedenen Anlässen und *erst am 26. September vorigen Jahres* gegen die Pforte und dem Vicekönig abgegebenen unzweifelhaft zustimmenden Ansichtsäußerung auch nicht gegen das Unternehmen aussprechen möge.

Schließlich bemerkte der t.g. gefertigte *Minister des Äußeren*: Er habe von den, durch die Minister des Handels und der Finanzen zur Sprache gebrachten Verhandlungen von den Jahren 1843 und 1844, keine Kenntniss gehabt. Wenn er sie aber auch gehabt hätte, so würde er sich doch nicht haben verhehlen können, welcher ein großer Unterschied zwischen den politischen Verhältnissen von 1844 und von 1858 besteht. Da nun die politischen Verhältnisse der Gegenwart es nicht

rathlich erscheinen lassen, daß die kk. Regierung in einer Angelegenheit die Initiative ergreife, welche bisher von keiner fremden Macht unterstützt, von England geradezu mißbilligt, und selbst von der Ottomanischen Regierung mit Mißtrauen angesehen wird: so erübrigte wohl nichts anders, als den Internuntius die größte Zurückhaltung zu empfehlen, damit durch ein vorzeitiges Auftreten kein Anlaß zu Verwicklungen gegeben werde. Eine feindliche Haltung oder ein directes Widerstreben gegen die Genehmigung des Lessep'schen Planes, wurde dem Internuntius *nicht* anbefohlen. Wie weiter vorzugehen sey, muß von der Allerhöchsten Entscheidung Sr. Majestät abhängig gemacht werden.

Wien, am 14. Juni 1858.

(Resolution des Kaisers:)

Ich habe den Inhalt dieses Protokolles
zur Kenntniss genommen.

Franz Joseph m. pr.

Prof. Avv. ZARA ALGARDI

Libera docente incaricata di diritto industriale nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Firenze

IL CANALE DI SUEZ NELLE PROSPETTIVE DELL'800 E NELLA VISIONE IDEALISTICA DI LUIGI NEGRELLI

La domanda che sorge spontanea, nel centenario dell'apertura del Canale di Suez, è se il taglio dell'Istmo abbia corrisposto alle prospettive del tempo in cui fu progettato e attuato, sia dal punto di vista degli interessi europei — per altro divergenti, come dimostra la tenace contrarietà dell'Inghilterra vinta solo dall'evidenza del fatto compiuto e dall'attuazione delle mire sulla Compagnia del Canale e sul territorio egiziano — sia dal punto di vista degli interessi afroasiatici e, più in generale, dal punto di vista dell'interesse dell'umanità al progresso civile, economico, culturale.

Non vi è dubbio che il fatto stesso dell'apertura di una nuova via di comunicazione tra gli uomini sia un evento positivo sulla via della civiltà: così infatti considerava il taglio dell'Istmo Luigi Negrelli, l'ingegnere trentino che aveva per motto « *aperire terram gentibus* » e la cui grande mente spaziava dai difficili calcoli della tecnica alle visioni di un mondo in cui gli uomini potessero più facilmente incontrarsi e capirsi e divenire partecipi del progresso e della cultura. Tutto preso dallo studio scientifico della grande impresa della quale era divenuto appassionato propagandista negli ultimi vent'anni della sua vita, Negrelli, rivelando le radici inequivocabilmente italiane del suo temperamento, profuse le doti

del suo ingegno con animo di idealista nel sogno della congiunzione dei due mari, il Mar Rosso e il Mediterraneo — ch  sogno per lui rimase, poich  mor  senza poterne vedere la realizzazione — pi  che in ogni altra opera della sua vita, pur sempre improntata alla pi  alta nobilt  di sentimenti e al personale disinteresse.

Come tutti gli idealisti, non fu da tutti compreso e creduto e persino i suoi ultimi giorni furono amareggiati dall'accusa — certamente formulata in mala fede, per nascondere altri motivi di ostilit  — di aver agito interessatamente a favore del taglio dell'Istmo, accusa alla quale seppe cos  ben rispondere con la sua famosa lettera all'inglese Stephenson che   un testamento spirituale di altissimo livello, oltre che un prezioso documento scientifico. Come tutti i creatori era destinato ad essere derubato della sua gloria, mentre erano pronti coloro che ne avrebbero profittato per scopi materiali. Come tutti i puri di cuore, poteva morire augurando ai suoi nemici di avere, nell'ora suprema, una coscienza serena come la sua. La sua azione, proprio perch  era quella di un idealista, di un vero creatore, di un puro di cuore, non avrebbe mai avuto la forza, da sola, cos  come non l'avrebbero avuta le azioni di altri uomini che sognarono l'apertura della nuova via di comunicazione, di determinare la realizzazione dell'impresa se non fossero intervenuti ben precisi motivi di interesse economico e politico e forze ben altrimenti influenti: interessi rappresentati sia da potenze europee che da esponenti di gruppi finanziari. Ma   vero anche l'inverso: che questi interessi sarebbero rimasti inerti senza il colpo d'ala del genio animatore e senza la soluzione tecnico-scientifica dei problemi che si presentavano.

Se   vero che Luigi Negrelli non fu n  il primo n  il solo fautore del taglio dell'Istmo — basti qui soltanto ricor-

dare la « Société d'études » fondata a Parigi nel 1846 dal sansimoniano Prospero Enfantin alla quale Negrelli aderì immediatamente poiché già nel 1838 si andava occupando degli studi sul Canale per una personale vivissima inclinazione — è pur vero che la parte da lui svolta fu ben più ampia di quella, per sé già importantissima, di autore del progetto esecutivo del Canale: basterebbe, a illustrarla, l'opera da lui compiuta presso l'Austria, tramite soprattutto Metternich — Negrelli italiano di famiglia (pare di lontana origine ligure) e di sentimenti, era suddito austriaco in quanto nativo di Fiera di Primiero — per ottenerne l'interessamento alla grande iniziativa e l'adesione, che doveva poi subire alti e bassi a seconda della politica del momento, sensibile alla esigenza di non inimicarsi l'Inghilterra così come alle preoccupazioni per la situazione italiana.

* * *

Mentre Negrelli agiva nel campo di un disinteressato ideale e di un interesse tecnico-scientifico, e altri italiani, liberi questi dalla dominazione austriaca, uomini politici e uomini di stato come nel Regno di Piemonte Pietro Paleocapa e Luigi Torelli, sostenevano con ogni mezzo a loro disposizione l'impresa del taglio dell'Istmo, altri uomini di diversa tempra e di diversi orizzonti agivano o si preparavano ad agire in una ben diversa prospettiva, quella del vantaggio economico e finanziario personale, sia pure inquadrato in quello di gruppi, e sullo sfondo di un ben preciso interesse di determinate potenze europee. Ferdinando de Lesseps, parente dell'imperatrice Eugenia, aveva le spalle coperte dall'imperatore di Francia Napoleone III. Pasquale Revoltella, che a Trieste raccolse le fila dell'affare e assunse un ruolo importante subito dopo la morte di Luigi Negrelli (avvenuta a Vienna il 1° ottobre 1958, di ritorno da Trieste dove, cogliendo l'occasio-

ne del Congresso delle Ferrovie austriache, aveva pronunciato un'appassionata difesa del progetto del Canale non ostante la cauta posizione che avevano assunto gli ambienti ufficiali austriaci), curando più che mai la propria amicizia col Lesseps, rappresentava ben precisi interessi finanziari ai quali come banchiere era legato, ed era persona di assoluta fiducia del governo austriaco. La Francia attraverso Lesseps, l'Austria attraverso Revoltella ebbero modo di svolgere la loro politica senza troppo compromettersi. D'altra parte questi personaggi non erano che gli esponenti di quegli interessi della borghesia che a loro volta premevano sui governi, se non addirittura ne determinavano gli orientamenti.

* * *

Era il tempo in cui la borghesia europea aspirava ad una espansione economica e commerciale e culturale e fermentavano mire colonialiste, già ben delineate per quanto riguarda la Francia, che nel 1830 aveva organizzato quella spedizione di Algeria dalla quale avrebbe avuto origine il suo impero mediterraneo-africano, e per quanto riguarda l'Inghilterra, gelosa della sua via delle Indie. L'Oriente non era solo una terra di sogno per i romantici, ma una fonte di ricchezza che l'apertura del Canale di Suez era destinata a trasferire a portata di mano dei paesi europei, in prima linea quelli affacciati sul Mediterraneo. Aprire il Canale significava aprire la via ai traffici commerciali, ma significava anche porre delicati problemi di potenza politica, di equilibrio mondiale, di sicurezza militare. Nulla di strano quindi che vi fossero volontà protese pro e contro. E tutto ciò in un momento particolarmente delicato della storia europea, quando movimenti insurrezionali, politici, sociali, agitavano il continente.

Di fronte ai contrastanti interessi europei stavano, ancor più complessi, gli interessi del mondo afroasiatico: un mondo che in parte non era ancora neppure in via di sviluppo e tanto meno cosciente di sé, e che dall'Europa veniva considerato esclusivamente in funzione egoistica, con quel complesso di superiorità e con quella mentalità colonialista allora in via di formazione, che soltanto i nostri tempi, e non ancora del tutto, hanno eliminata. Un mondo privo ancora di forza autonoma non avrebbe potuto avere forza di decisione neppure in una questione essenziale come l'apertura o meno del Canale di Suez e doveva necessariamente essere preda delle pressioni delle grandi potenze, subire l'influenza delle loro rivalità, cedere ai loro interessi cercando di identificarli coi propri.

* * *

Il Mar Rosso era stato per lungo tempo un mare chiuso dall'Islam alla penetrazione dei cristiani, in quanto identificati negli europei che, penetrati nei paesi arabi e orientali, preparavano la strada alla conquista e alla dominazione. La Porta di Costantinopoli, alla quale l'Egitto era soggetto, si oppose per molto tempo alla libera navigazione nel mare di Suez, via privilegiata del pellegrinaggio alla Mecca. Alla fine del '700 gli inglesi da una parte, i francesi dall'altra, tentavano di ottenere il consenso della Turchia: sulla quale dall'inizio dell'800 si appesantì l'influenza europea. L'apertura del Canale avrebbe significato la fine del dominio chiuso e inattaccabile dell'Islam, con tutte le conseguenze relative, che facevano temere, anche a uomini che guardavano con simpatia e desiderio di più stretti contatti all'Europa, una penetrazione occidentale troppo pesante.

L'opposizione cessò dopo la spedizione di Napoleone Bonaparte in Egitto, che ancorò negli spiriti l'idea del taglio

dell'Istmo di Suez, mentre la Turchia si impegnava sulla via delle riforme che l'avrebbero modernizzata e avvicinata alla civiltà occidentale. Tuttavia dubbi e perplessità caratterizzarono sempre l'atteggiamento dei kedivé egiziani, in relazione non soltanto alla loro posizione di dipendenza da Costantinopoli, ma anche a timori e diffidenze di fronte alle mire straniere; fino a quando ogni esitazione fu vinta e Lesseps ottenne il firmano, nel 1854, da Mohammed Said.

Erano giustificati quei timori e quelle diffidenze? Gli eventi successivi alla costruzione del Canale, e in primo luogo l'occupazione inglese dell'Egitto, parrebbero confermarli; ma la questione non può essere considerata da un solo punto di vista bensì in un contesto di elementi positivi e negativi, in una valutazione storica a larga e lunga prospettiva. All'attivo è da porre l'inserimento dell'Egitto nel campo internazionale e nel mondo moderno, che furono accelerati dall'apertura del Canale. Al passivo l'occupazione militare inglese del 1882, preparata dall'acquisto, nel 1875, delle azioni del viceré egiziano (le cui finanze a causa dell'impresa erano ormai in rovina) da parte del governo di Disraeli, primo ministro del Regno Unito di Gran Bretagna, che colse di sorpresa la Francia impegnata nella Costituzione repubblicana.

Non è questa la sede per un esame storico della situazione dal punto di vista degli interessi del mondo afroasiatico e in particolare dell'Egitto, oggi Repubblica Araba Unita: paese che, a motivo della chiusura del Canale che dura ormai da oltre due anni, perde oltre trecento milioni di dollari all'anno. Quello che è certo è che il Canale ha esercitato una sensibilissima influenza sulla storia di questo paese in particolare, ed è probabilmente destinato a esercitarla ancora, qualunque sia il periodo di durata della sua forzata chiusura.

A parte la considerazione particolare che l'Italia e altri paesi non posseggono fino ad oggi superpetroliere, occorre tener presente che la funzione del Canale non si limita al passaggio del petrolio. Altri importantissimi traffici marittimi si svolgevano attraverso quella via di comunicazione, dall'Oriente all'Occidente e viceversa, interessanti soprattutto l'India e l'Estremo Oriente; al tempo stesso molti popoli, facilmente raggiungibili anche via mare, si sentivano più vicini. Tanto l'Africa quanto l'Asia sono state danneggiate dalla situazione presente, che modifica la geografia politica ed economica di tre continenti non meno di quanto, or è un secolo, questa geografia era stata modificata dall'apertura della nuova via marittima: soltanto i porti sudafricani ne traggono vantaggio. Danneggiata è l'Europa, e in particolare l'Italia, colpita, oltre che nel traffico commerciale, in quello turistico a causa della soppressione delle linee passeggeri del Lloyd triestino, e specialmente nei porti di Venezia e Trieste la quale ultima fin dall'inizio attribuì la dovuta importanza al Canale di Suez, che, rispetto alla circumnavigazione dell'Africa, abbrevia il percorso verso le Indie di circa i due terzi.

Oggi il mare Mediterraneo è ritornato ad essere quel mare chiuso che era stato fino al 1869, ed è quindi ritornato indietro di quasi cinque secoli, al tempo in cui il traffico marittimo con l'Oriente si svolgeva con la circumnavigazione del continente africano; compiuto per la prima volta da Vasco de Gama nel 1498 dimsotrando ai Portoghesi, attenti agli affari commerciali, che si potevano ottenere spezierie direttamente dalle Indie senza il tramite degli Arabi, in concorrenza a Genova e Venezia che dominavano i mercati mediterranei del Levante.

Non si può pensare che ai nostri tempi, nei quali la libertà di circolazione è condizione essenziale dello sviluppo civile, gli uomini non sappiano trovare una soluzione al problema medio-orientale che consenta la riapertura del Canale, quando oltre un secolo fa, pur in presenza di problemi politici e internazionali difficili, una soluzione fu trovata per eseguire una tra le più gigantesche opere dell'umanità.

Certamente sono molto diverse le condizioni del mondo di oggi da quelle del mondo nel quale si discuteva dell'opportunità o meno di aprire la via di comunicazione tra il Mediterraneo e il Mar Rosso; via che, se attirò in modo particolare l'interesse degli uomini dell'800 negli anni quaranta e cinquanta (i lavori ebbero inizio nell'aprile del 1859, pochi mesi dopo la morte di Negrelli), era stata però oggetto di attenzione fin dall'antichità, poiché fin dall'antichità i paesi europei avevano tratto ricchezza e potenza dal commercio con i paesi d'Oriente e compreso la importanza della posizione dell'Istmo e dell'Egitto, all'incrocio di tre continenti e alla convergenza di due mari sulla via tra l'Occidente e l'Oriente. Ma questa diversità non fa venir meno le ragioni più profonde e generali che ispirarono l'opera o, più precisamente, tramontata l'era del colonialismo da una parte e quella della soggezione al colonialismo dall'altra, dovrebbe lasciar sussistere gli interessi più essenziali di civiltà che da quell'opera trassero impulso non ostante tutto.

Particolarmente interessanti sono i mutamenti storici di due paesi, l'Italia e l'Egitto; la prima non ancora esistente come stato unitario al tempo in cui si discuteva sul taglio dell'Istmo, il secondo soggetto alla potenza ottomana, e non ancora — al tempo delle discussioni sul taglio dell'Istmo, che mascheravano spesso abilmente i contrari interessi politici sotto pretesti tecnico-scientifici o preoccupazioni finanziarie

— dotato di quella élite intellettuale borghese che alla fine dell'800 avrebbe educato gli arabi ai concetti di libertà, di unità, di progresso sociale (più tardi), nella consapevolezza di un glorioso passato e di una comune eredità culturale. L'Egitto, con la sua massa di fellahin e la élite del potere (concentrato al massimo nella persona del viceré) soggetta ai turchi, doveva ancora attraversare la fase di avvicinamento all'Europa, prima che nel paese incominciassero a fermentare i germi del Risorgimento che avrebbe respinto l'intervento europeo: intervento che, presentatosi come missione di amicizia e di civiltà — a volte auspicata tanto da far dire a Ismail, in occasione della inaugurazione del Canale, che l'Egitto era ormai divenuto Europa esso stesso — si era rivelato in seguito portatore di ben altri interessi.

* * *

In Egitto i sansimoniani, guidati da Prospero Enfantin, apostolo della filosofia scientifico-religiosa-sociale di Saint-Simon, teorico della riorganizzazione della società europea, avevano studiato il progetto del taglio dell'Istmo fin dal 1833, quando si erano messi al servizio dello sviluppo del paese nel campo dell'istruzione, della medicina, dell'ingegneria, dedicandosi particolarmente ai due progetti che erano stati di Napoleone I e che erano ora di Mohammed Alì, lo sbarramento del Nilo e, appunto, la comunicazione tra i due mari. La Francia fu sempre favorevole al taglio dell'Istmo, in armonia con la sua politica verso l'Africa e l'Estremo Oriente. Nel 1830 aveva occupato l'Algeria, nel 1881 occupò Tunisi; già aveva interessi nel Senegal e nell'isola di Madagascar; in Estremo Oriente occupò Saigon nel 1859, la Cocincina nel 1867, e già aveva il protettorato sulla Cambogia. Suez si presentava alla Francia con un destino asiatico. L'Inghilterra, com'è noto, gelosa della « via per le Indie » e della

propria potenza economica e politica, basata sul dominio dei mari, era nettamente contraria al progetto, e, di fronte al fatto compiuto, si affrettò ad assicurarsi il controllo del Mar Rosso. Già in possesso delle isole Kuria-Muria cedutele nel 1854 dal sultano di Mascate, occupò l'isola di Périn per controllare l'imboccatura del Canale dal golfo di Aden e si fece poi riconoscere diritti politici sull'Hadramaout estendendo quindi il protettorato ad altri territori della zona, fino all'occupazione militare dell'Egitto nel 1882.

Le ragioni della contrarietà inglese — che tante amarezze procurò a Luigi Negrelli, il quale, come abbiamo già ricordato, prossimo alla morte trovò la forza di scrivere a Lord Stephenson quella meravigliosa lettera che è un testamento spirituale di alto livello morale e scientifico, e dimostra da una parte la infondatezza delle argomentazioni con le quali si pretendeva di dimostrare la impossibilità e la inutilità della costruzione del Canale, dall'altra la nobiltà e fierezza di un atteggiamento che era sempre stato da parte dell'ingegnere trentino di generoso disinteresse — erano facilmente identificabili nell'aspirazione a conservare l'incontrastato dominio sul mare e in particolare sulla via per l'Oriente, sulla quale la potenza inglese si era costruita.

L'Austria si dimostrava sostanzialmente favorevole al taglio dell'Istmo, spinta soprattutto dall'alta finanza e dalla borghesia, che dovevano poi trovare in Pasquale Revoltella, a Trieste, il loro rappresentante dopo la morte di Luigi Negrelli: negato, quest'ultimo, alle abili manovre degli interessi commerciali e finanziari, così come vi sono negati tutti coloro che, dediti alla scienza e all'ideale, sono di ogni altro aspetto delle cose incuranti. Ne diede ben prova, Negrelli, il quale, membro della Commissione internazionale, socio fondatore della Compagnia del Canale, animatore dell'im-

presa, autore del progetto esecutivo, nominato direttore generale dei lavori, nulla accumulò e nulla lasciò agli eredi, non ricavando dal suo appassionato lavoro se non fatiche e amarezze, lotte e invidie, oltre alle rare preziose soddisfazioni. Agli eredi non restarono neppure le azioni delle quali era titolare: ma questa è un'altra storia che non riguarda il presente scritto, e della quale altri con maggior competenza si è occupato, a proposito della causa intentata dalla figlia di Negrelli, Maria, contro la Compagnia del Canale.

All'Austria l'apertura del Canale prospettava un ampio respiro attraverso i suoi porti adriatici, e la possibilità di inserirsi più efficacemente nella questione d'Oriente. Ma la volontà di non alienarsi l'Inghilterra la indusse ad un atteggiamento prudente, e la preoccupazione per i fermenti nazionali che in essa si agitavano, e in partitcolare per la situazione italiana, ne bloccarono addirittura l'interessamento in certi periodi.

Sarebbe suggestivo tentar di rispondere alla domanda: che cosa sarebbe accaduto a Negrelli se fosse vissuto ancora? Di fronte all'Austria che si ritraeva da un'aperta azione a favore del Canale per non inimicarsi l'Inghilterra e di fronte alle aspirazioni risorgimentali italiane delle quali erano sostenitori in prima linea Luigi Torelli e Pietro Paleocapa, ministro dell'Agricoltura il primo, ministro dei Lavori Pubblici del Piemonte il secondo, che favorivano (col riservato consenso di Cavour) l'azione per l'apertura del Canale, quale sarebbe stato l'atteggiamento del grande italiano di Fiera di Primiero, diviso tra la nazionalità e i sentimenti italiani (che già gli avevano procurato per un certo periodo l'allontanamento dal Lombardo-Veneto dove metteva troppo bene a profitto delle terre e dei lavoratori italiani la propria competenza in materia di costruzioni ferroviarie), e la fedeltà

all'ambiente nel quale lavorava e dal quale come suddito dipendeva? Domanda delicata e difficile, alla quale comunque la morte di Negrelli non consente risposta. Certo è invece che la sua scomparsa avvenne in un momento che a molti dovette apparire opportuno, se si considera che per la sua dirittura morale, la estraneità a interessi e intrighi finanziari, la parte di rilievo che il kedivé d'Egitto gli aveva assegnato nominandolo direttore generale dei lavori del Canale, talché egli diveniva sempre più l'anima e la mente direttiva del Canale raccogliendo nelle sue mani le fila dell'impresa, Negrelli non poteva non dar ombra sotto varii aspetti a tutti coloro che consideravano l'impresa dal punto di vista di un interesse personale, o commerciale, o politico.

* * *

Scriveva il 21 novembre 1858 Paleocapa a Lesseps: « Non comprendo perché non abbiate sostituito Negrelli con un soggetto austriaco, al fine di togliere all'Austria ogni pretesto di freddezza », con ciò riconoscendo quella italianità di Negrelli che a volte fu poi contestata o almeno ignorata. Subito dopo la sua morte fu costituita definitivamente a Parigi da Lesseps la Compagnia del Canale e incominciarono i viaggi di Revoltella per assicurarsi una parte dominante. Poco tempo dopo moriva suicida il ministro delle finanze del governo austriaco Bruck (che era stato in rapporti di amicizia con Negrelli e più tardi con Revoltella) mentre un altro sostenitore dell'impresa, Massimiliano d'Asburgo veniva allontanato dall'Italia per i lontani interessi messicani di Francesco Giuseppe e di Napoleone III. Metternich era anch'egli scomparso nel 1859; era morto a Vienna proprio nella stessa notte del 12 giugno in cui le truppe austriache lasciavano Bologna e la città emiliana si preparava anch'essa all'annessione

al Piemonte — con una rivoluzione pacifica come quella del 27 aprile a Firenze — per quello che si chiamò il « Regno dell'Italia settentrionale e centrale ». Tutto ciò non poteva però più arrestare l'impresa, che ormai era in corso di attuazione e che in definitiva tutti i popoli, e gli accorti uomini di governo, volevano. Intanto la struttura politico-amministrativa dell'Austria mutava e veniva meno la necessità di tenersi buona l'Inghilterra.

In Italia, tutta una fervente pubblicistica aveva difeso il taglio dell'Istmo, specialmente dopo la concessione del primo firmano a Lesseps, ed erano sorte due pubblicazioni specializzate (« Il bollettino dell'Istmo di Suez », costretto a cessare la pubblicazione nel 1859, e « Il Canale di Suez »), mentre le Camere di Commercio di molte città, porti marittimi, si interessavano alla sottoscrizione delle azioni della Compagnia.

La rivoluzione del 1848 aveva frenato in Europa l'interesse suscitato riguardo al Canale dalla costituzione nel 1846 della « Société d'Etudes » di Infantin, ma già nell'anno precedente un gruppo di ingegneri si era recato in Egitto per studiare il progetto, e Negrelli aveva scelto e inviato il gruppo austriaco, mentre altri due gruppi sarebbero stati inviati più tardi dalla Francia e dall'Inghilterra. Proprio la situazione politica aveva impedito a Negrelli di partecipare personalmente.

Quando nel 1855 Negrelli si recò personalmente in Egitto, il Piemonte preparava la propria candidatura come elemento di coesione per la costituzione delle terre italiane in un unico stato. La partecipazione alla guerra di Crimea, che la lungimiranza di Cavour volle affinché il Piemonte acquistasse importanza nel campo internazionale, fu seguita da quel Congresso di Parigi, nel 1856, che trattò la questione

d'Oriente e nel corso del quale Cavour attaccò violentemente la politica dell'Austria e attirò simpatie verso il popolo italiano, ponendo per la prima volta la questione italiana come problema di carattere internazionale.

Quando il 1° ottobre del 1858 Luigi Negrelli morì a Vienna, erano stati già stipulati a Plombières tra il Piemonte e la Francia i patti segreti di alleanza per l'annientamento del dominio austriaco in Italia e si avvicinava la seconda guerra di indipendenza che avrebbe liberato la Lombardia.

Il 25 aprile 1859 fu dato il primo colpo di piccone per i lavori del Canale; due giorni prima l'Imperatore d'Austria inviava l'ultimatum al Piemonte.

E quando infine nel 1869 il Canale fu inaugurato, da otto anni l'Italia era un Regno e Roma era stata proclamata sua capitale, anche se lo divenne effettivamente, con il trasferimento del governo da Firenze, nel 1871.

Italiani di larghe vedute cercarono allora di inserirsi nella nuova realtà, come Rubattino che nello stesso anno di apertura del Canale acquistò nel Mar Rosso la baia di Assab. Ma Inghilterra e Francia dominavano ormai la politica coloniale nella zona di Suez; l'Inghilterra tredici anni dopo avrebbe occupato militarmente l'Egitto, mentre la Francia stabiliva una base a Obok, sulla costa della Somalia. Per stornare l'ostilità della Francia in Europa, la Germania, mirando a porsi come arbitra fra questo paese e l'Inghilterra, tra il 1883 e il 1885 procedette all'annessione di vaste zone del continente africano (Africa orientale, Camerun, Togo, Africa sud-occidentale). Essa appoggiò il governo inglese in Egitto, per esser più libera nel continente, mentre al tempo stesso incoraggiava l'espansionismo francese in funzione antiinglese, sperando così di far dimenticare la questione dell'Alsazia-Lorena. La politica internazionale europea si proiet-

tava sull'Africa, alla quale ormai si interessavano cinque potenze, essendo in essa impegnati anche il Portogallo e il Belgio.

* * *

Il Canale di Suez aveva dunque aperto largamente nuove vie al colonialismo, al tempo stesso che allo sviluppo del continente africano riguardo al quale esso svolgeva una funzione di primo piano, non inferiore a quella svolta di fronte all'Oriente, che aveva costituito l'obiettivo primo del taglio dell'Istmo.

Il Canale certamente allargò gli orizzonti degli uomini, materialmente e anche spiritualmente come voleva Negrelli: « *aperire terram gentibus* » ma non solo materialmente; voleva dire aprire anche il cuore e lo spirito.

Si chiede venia ai lettori degli errori intervenuti nella composizione e stampa di questo volume. Il ristrettissimo tempo a disposizione — dovendo il lavoro essere pronto improrogabilmente per la diffusione il 15 novembre 1969 in coincidenza con le celebrazioni negrelliane — non consentì l'accurata revisione delle ultime bozze di stampa.

	Errata	Corrige
pag. III riga 17:	umane, la Società	umane — la Società
» IV » 27:	oordinario	ordinario
» 10 » 10:	Cantoni Finitimi	Cantoni finitimi
» 12 » 14:	(Bucovnia)	(Bucovina)
» 13 » 18:	Pò	Po
» 15 » 12:	(nel 280	(nel 280 a. C.)
» 17 » 14:	d'étudés	d'études
» 68 » 6:	compilò	congelò
» 78 nota 22 riga 11:	nella stessa sua ultima edizione	nelle stesse sue ultime *) edizioni
» 80 » 16:	Santa	Sublime
» 83 » 8:	Santa	Sublime
» 87 » 9:	Nadasdy	Nádasdy
» 92 » 14:	dal più famoso tecnico	dai più famosi tecnici
» 94 » 19:	fatti	patti
» 94 » 19:	Plombières	Plombières
» 95 » 24:	Plombieres	Plombières
» 97 terzultima	pag. 98	pag. 99
» 97 penultima	pag. 99	pag. 100
» 102 riga 35:	überliegenen	überlegenen
» 108 » 11:	Schloss	Schoss
» 109 » 19:	beschäftigte	beschäftige
» 109 penultima	Intresse	Interesse
» 111 riga 8:	des	der
» 119 » ultima	1958	1858
» 123 quintult.	dimsotrando	dimostrando
» 129 riga 2:	Firenza	Firenze
» 129 » 3:	settenrtionale	settentrionale
» 129 » 19:	d'Etudes	d'Études

*) Nell'edizione anno 1969 l'Enciclopedia Britannica (vol. 21, pag. 366 e segg., voce Suez) ricorda più volte il Negrelli e scrive (pag. 367): « *Of all the alternative routes suggested to the company, that of Negrelli came nearest to the plan finally adopted* »

Nel riconoscere così che « il tracciato proposto dal Negrelli è quello che più si avvicina al progetto definitivamente adottato », L'Enciclopedia Britannica ha restituito i fatti alla loro verità.

INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. III
DR. ING. GUALTIERO ADAMI - L'Ingegnere Luigi Negrelli »	1
PROF. DOTT. ING. VITTORIO ZIGNOLI - Effetti politico economici dell'apertura dell'Istmo di Suez »	45
PROF. UMBERTO CORSINI - La questione del Canale negli orientamenti politici del Governo di Vienna tra il 1843 e il 1859 »	67
<i>Appendice</i> »	97
PROF. AVV. ZARA ALGARDI - Il Canale di Suez nelle prospettive dell'800 e nella visione idealistica di Luigi Negrelli »	117

FINITO DI STAMPARE
NEL NOVEMBRE 1969
CON I TIPI DELLA
TIPOGRAFIA EDITRICE
TEMI - TRENTO

Nel retro della sovraccoperta:

Lettera di Luigi Negrelli al cav. Pasquale Revoltella. Da Vienna, 25 gennaio 1857. (Archivio Comunale di Fiera di Primiero).

